ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

(PARTE EM TRAFEGO)

RELATORIO

DO

ANNO DE 1876,

APRESENTADO

AO ILLM. E EXM. SR. CONSELHEIRO

Dr. Thomaz José Coelho de Almeida,

Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas,

PELO ENGENHEIRO

Francisco Pereira Passos,

DIRECTOR DA MESMA ESTRADA.

RIO DE JANEIRO.

Typographia — PERSEVERANÇA, — rua do Hospicio n. 85.

1877.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II.

(PARTE EM TRAFEGO.)

Directoria. — Rio de Janeiro, 15 de Maio de 1877.

ILLM. E EXM. SR.

Tenho a honra de apresentar a V. Ex. o relatorio geral, concernente ao anno de 1876, da Estrada em trafego.

O Regulamento approvado pelo Decreto n. 6238 A, de 28 de Junho de 1876, começou a vigorar no dia 1.º de Setembro seguinte, data em que entrei em exercicio do cargo, para o qual fui nomeado por Decreto de 31 de Agosto, de Director da mesma Estrada.

Extensão da linha em trafego.

Em 31 de Dezembro de 1876 a extensão total da Estrada entregue ao trafego (*), comprehendendo todos os ramaes, era de 503^{k},571, assim repartida :

(*) No dia 1.º de Fevereiro do corrente anno (1877) foram abertos ao trafego mais 46,357 kilometros, do Rio-Novo a João Gomes, que elevaram a extensão total a 549,928 kilometros.

1.ª Secção, da Côrte a Belém.....	61ᵏ,672
2.ª » de Belém a Barra.....	46ᵏ,428
3.ª » da Barra a Entre-Rios.....	89ᵏ,585
Linha do Centro, de Entre Rios a Rio-Novo...	79ᵏ,920
Ramal de Macacos, da Bifurcação a Macacos..	4ᵏ,719
» » S. Paulo, da Barra a Cachoeira....	157ᵏ,452
» » Porto-Novo, de Entre-Rios a Porto-Novo do Cunha.....	63ᵏ,795
Desenvolvimento total.....	503ᵏ,571

A parte accrescida durante o anno de 1876 foi sómente a da Estação provisoria em Juiz de Fóra á do Rio-Novo, junto ao ponto em que começa o ramal que da Estrada União e Industria vai á cidade do Rio-Novo.

Esse accrescimo, cuja extensão é apenas de 1ᵏ,502, foi aberto ao publico no dia 20 de Novembro.

Antes, porém, desde o mez de Janeiro do anno passado, já os trens iam tomar as cargas da Companhia União e Industria no seu armazem, que foi depois transformado em estação da Estrada de ferro com o nome de Estação do Rio-Novo.

Custo da Estrada.

O capital empregado na construcção da linha em trafego e no material rodante, em officinas, moveis, utensilios e proprios diversos, era em 31 de Dezembro de 1876 de 62.722:524$009, assim repartido:

1.ª Secção.....	7.396:824$355
2.ª »	13.305:623$784
3.ª »	9.629.925$419
4.ª » até a Estação provisoria da Cachoeira.....	9.163:526$636

Linha central (até Juiz de Fóra)	11.583:897$850
Ramal de Macacos (incluindo a Estação)	61:460$157
Estações	3.679:508$564
Officinas de S. Diogo	796:191$977
» do Engenho de Dentro	1.045:886$603
Casa das machinas na Barra	50:372$397
Material rodante	5.850:035$903
Moveis e utensilios	98:519$364
Proprios diversos	60:751$000
Total	62.722:524$009

Dividida a importancia acima de 62.722:524$009 pela extensão da linha em trafego até Juiz de Fóra, vê-se que o custo medio por kilometro, incluindo todas as despezas, foi de 124:928$095.

O capital empregado na Estrada, em 31 de Dezembro de 1876, incluindo o valor do material em ser e a importancia das obras novas do prolongamento e ramaes era de 74.270:119$512, como demonstra o annexo — A 9 —.

Convem notar aqui que, tendo o citado Regulamento de 28 de Junho de 1876 separado da Administração da Estrada em trafego a construcção das obras novas do prolongamento e dos ramaes, as despezas feitas com esse serviço deixaram de ser escripturadas nos livros desta Administração a partir do 1.° de Setembro ultimo, não figurando, portanto, naquella somma de 74.270:119$512 a importancia despendida com essas obras daquella data em diante.

O annexo — A 11 — demonstra o custo da Estrada por secções e por kilometro, não incluindo a importancia das Estações, officinas, material rodante e moveis, e indica as datas em que se abriram as diversas Estações, assim como a extensão da linha entregue ao trafego em cada uma dessas datas.

Receita e despeza.

A receita geral da Estrada em 1876 foi de 8.035:465$786, sendo:

Renda do trafego	7.987:221$580
» de proprios	19:697$007
» eventual	12:269$384
Indemnisações	10:017$527
Multas de empregados	6:260$288
	8.035:465$786

A despeza foi de 4.401:694$659, sendo:

Custeio da Estrada	4.273:793$135
Reclamações	9:662$219
Administração Central	118:239$305
	4.401:694$659
Houve por tanto um saldo de	3.633:771$127

que representa 5,79 % do capital de 62.722:524$000, empregado na linha em trafego.

Os quadros seguintes mostram, especificadamente por verbas e por semestres, a renda propria do trafego e o custeio da Estrada, e sua comparação com os resultados do anno de 1875.

Demonstração da renda do trafego no anno de 1876.

Verbas de renda.	1.º Semestre.	2.º Semestre.	Durante o anno.
Viajantes	794:4[illegible]$100	[illegible]:07[illegible]$180	1.0[illegible]:487$340
Bagagens	81:7[illegible]	92:511$000	174:270$410
Animaes	31:[illegible]	40:5[illegible]	72:10[illegible]
Carros	2:94[illegible]	3:074$500	6:02[illegible]$100
Mercadorias	2.45[illegible]	3.526:40[illegible]	5.984:7[illegible]$440
Telegrapho	16:[illegible]	15:72[illegible]$100	32:110$300
Taxa de desvios	7[illegible]	721$000	1:481$000
Armazenagens	10:7[illegible]	13:44[illegible]	24:107$040
Multas	4[illegible]	5[illegible]	1:01[illegible]
Rendas diversas	67[illegible]	[illegible]	1:517$080
	3.3[illegible]:313$282	4.3[illegible]:00[illegible]$298	7.987:221$580

Comparação com o anno de 1875.

Verbas de renda.	Em 1875.	Em 1876.	1876. Differenças parciaes.		1876. Differença total.	
			Para mais.	Para menos.	Para mais.	Para menos.
Viajantes.....	1.577:918$550	1.689:487$340	111:568$790			
Bagagens.....	166:895$550	174:270$410	7:374$860			
Animaes.....	54.224$120	72:106$330	17:882$210			
Carros	4:589$020	6:023$100	1:434$080			
Mercadorias....	6.229:933$423	5.984:733$440	.....	245:199$983		
Telegrapho.....	26:497$990	32:416$360	5:918$370			
Taxa de desvios	530$000	1:481$000	951$000			
Armazenagens..	18:556$770	24:167$940	5:611$170			
Multas.....	555$500	1:018$580	463$080			
Rendas diversas	.....	1:517$080	1:517$080			
Somma.....	8.079:700$923	7.987:221$580	152:720$640	245:199$983	.....	92:479$343

Custeio no anno de 1876.

VERBAS DE DESPEZA	1.° SEMESTRE.			2.° SEMESTRE.		
	Pessoal.	Material	Total.	Pessoal	Material.	Total.
Administração do trafego	[illegible]	2:[illegible]$551	[illegible]	[illegible]	6:343$761	[illegible]
Estações	281:147$142	34:[illegible]	315:[illegible]	[illegible]	[illegible]	345:[illegible]
Movimento	[illegible]	6:[illegible]	[illegible]	[illegible]	6:[illegible]	[illegible]
Tração	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Telegrapho	[illegible]	6:[illegible]	[illegible]	[illegible]	5:[illegible]	[illegible]
Linha e edificios: reparações ordinarias	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Idem: reparações extraordinarias	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Material rodante: reparações ordinarias	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Idem: reparações extraordinarias	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	1.[illegible]	785:[illegible]	1.[illegible]	1.[illegible]	902:[illegible]	2.[illegible]

Comparação com o anno de 1875.

VERBAS DE DESPEZA	1875.			1876.		
	Pessoal.	Material.	Total	Pessoal	Material.	Total
Administração do trafego	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Estações	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Movimento	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Tração	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Telegrapho	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Linha e edificios: reparações ordinarias	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Idem: reparações extraordinarias	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Material rodante: reparações ordinarias	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Idem: reparações extraordinarias	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	2.[illegible]	1.457:[illegible]	3.[illegible]	2.[illegible]	1.027:941$129	4.273:[illegible]

Differenças no custeio para mais e para menos em 1876.

VERBAS DE DESPEZA.	Pessoal.		Material.		Total.	
	Para mais.	Para menos.	Para mais.	Para menos.	Para mais.	Para menos.
Administração geral do trafego	32:818$964	.....	2:729$842	.....	35:548$806	
Estações	68:770$808	.....	5:982$634	.....	74:753$442	
Movimento	30:874$598	.....	.....	6:736$885	24:137$713	
Tracção	13:490$425	.....	.....	20:963$617	.....	7:473$192
Telegrapho	6:940$106	.....	.....	1:652$151	5:287$955	
Linha e edificios: reparações ordinarias	63:102$304	.....	173:105$672	.....	236:207$976	
Idem: reparações extraordinarias	.....	87:876$097	.....	19:114$535	.....	106:990$632
Material rodante: reparações ordinarias	.....	89:854$502	.....	74:000$473	.....	163:854$975
Idem: reparações extraordinarias	171:398$134	.....	111:161$126	.....	282:559$260	
	387:395$339	177:730$599	292:979$274	122:467$661	658:495$152	278:318$799
Differença total entre todas as verbas					380:176$353	

Dos quadros acima vê-se que a renda bruta do trafego foi

em 1876 de..... 7.987:221$580

e em 1875 de..... 8.079:700$923

havendo, portanto, differença para menos

em 1876 de..... 92:479$343

Esta differença proveio de diminuição no movimento de mercadorias, que em 1875 foi de 245.193.997 kilogrammas, ao passo que em 1876 foi apenas de 244.806.603, havendo, portanto, neste anno, uma differença de 388.394 kilogrammas para menos.

Todas as outras verbas de renda tiveram augmento, especialmente a de viajantes, que produzio mais 111:568$790.

O custeio da Estrada importou

em 1876 em..... 4.273:793$135

e em 1875 em..... 3.893:616$782

Havendo differença para mais em 1876 de 380:176$353

que manifestou-se sobretudo na despeza com as Estações e com as reparações da via-permanente e do material rodante.

E' que a extensão da Estrada em trafego foi somente de 441k,217 até 20 de Julho de 1875, e do accrescimo de 70k,782 que recebeu daquella data em diante, sendo parte até nos ultimos dias de Dezembro, as despezas de conservação nos primeiros seis mezes foram lançadas á conta de construcção, como de costume.

Além disso, nos ultimos mezes do anno foi preciso augmentar o pessoal de trabalhadores da via-permanente para acudir á reparação dos estragos causados pelas chuvas e para pôr a Estrada em condições de offerecer segurança á circulação dos trens.

Devo aqui observar que as despezas com essa verba devem ainda crescer no corrente anno, não sómente porque a extensão da Estrada em trafego já augmentou de 46k,357 até João Gomes, mas ainda pela necessidade de quanto antes se substituirem os trilhos e dormentes arrumados que existem em grande quantidade.

Comparando-se a renda bruta do trafego	
em 1876.....	7.987:221$580
com o custeio no mesmo anno.....	4.273:793$135
acha-se um saldo de.....	3.713:428$445

O custeio representa 53,50 % da renda bruta.

Esta porcentagem poderá parecer elevada, se não se attender ás circumstancias da Estrada, mormente ao grande numero de Estações que mantem, e ás condições especiaes de seu traçado, sobretudo na linha do centro que trouxe consideravel augmento de despeza sem correspondente accrescimo de trafego. E' preciso tambem ter em vista que as tarifas são muito baixas.

Devo dizer que a quantia considerada neste e nos anteriores relatorios como representando a despeza de custeio não comprehende todas as verbas que, me parece, deveriam ser alli incluidas.

Sem mencionar a despeza com a administração central, nem as sommas pagas pelas reclamações, quantias essas que figuram, é verdade, na conta de Lucros e Perdas, mas não tem sido consideradas como despeza de custeio, ha ainda, por exemplo, a importancia do material rodante adquirido

para substituir o que fica fóra de serviço e a de algumas obras novas e melhoramentos feitos na Estrada em trafego, as quaes importancias tem sido addicionadas ao capital da Estrada.

Tomando-se, porém, para 1876 dados semelhantes aos que foram considerados nos annos anteriores, acham-se as seguintes medias:

	1876. (*)	1875. (**)	Differenças em 1876.
Renda bruta:			
Por kilometro em trafego	15:910$831	18:176$728	— 2:265$897
» trem-kilometro	6$531	7$394	— $863
» locomotiva-kilometro	4$961	5$762	— $801
» vehiculo-kilometro	$428,3		
Despeza de custeio:			
Por kilometro em trafego	8:513$549	8:759$385	— 245$836
» trem-kilometro	3$494	3$563	— $069
» locomotiva-kilometro	2$654	2$777	— $123
» vehiculo-kilometro	$229,2		
Renda liquida:			
Por kilometro em trafego	7:397$282	9:417$034	— 2:019$752
» trem-kilometro	3$036	3$831	— $795
» locomotiva-kilometro	2$306	2$985	— $679
» vehiculo-kilometro	$191,1		

Os algarismos acima mostram que se a receita por kilometro da Estrada diminuio, a despeza tambem foi menor.

Devo dizer que a despeza de custeio por trem-kilometro é elevada.

Convem reduzil-a, e para conseguir este resultado, sem prejudicar aos diversos serviços da Estrada, não pouparei esforços; mas só depois de melhorado o estado geral da via-permanente e de consolidados os grandes aterros e córtes da linha do centro é que se poderá ir obtendo economias reaes.

Uma renda de 100$000 repartida proporcionalmente á importancia das differentes verbas de receita propria do trafego, dá os resultados seguintes:

(*) Considerou-se a extensão de 502,069 kilom. em trafego até Juiz de Fóra.

(**) Extensão media de 444,508 kilom. em trafego no anno de 1875.

VERBAS DE RECEITA	1876.	1875.
Viajantes	21,153	19,529
Bagagens	2,181	2,065
Animaes	0,903	0,672
Carros	0,075	0,056
Mercadorias	74,929	77,105
Telegrapho	0,406	0,327
Armazenagens	0,303	0,229
Desvios, multas e diversas	0,050	0,017
	100,000	100,000

O annexo — A 10 — mostra desde a data em que foi inaugurada a Estrada até 31 de Dezembro ultimo a renda bruta, liquida, o custeio e a relação entre este e a renda bruta para cada anno.

Trafego.

Trens.

Houve durante o anno o seguinte numero de trens, a saber:

De viajantes dos suburbios	6.433
» » do interior	2.527
Mixtos	8.759
De cargas, incluindo especiaes e facultativos	4.597
Especiaes de viajantes	404
Total	22.720

O numero de trens ordinarios que diariamente percorreram a Estrada em ambos os sentidos foi :

NA 1.ª SECÇÃO.

	Dias uteis.	Dias de guarda.
De viajantes dos suburbios até 31 de Outubro	16	14
De viajantes dos suburbios de 1.º de Novembro em diante	26	28
De viajantes do interior	2	2
Mixtos até 21 de Dezembro	6	6
» de 22 » » em diante	8	8
De cargas	2	2

NA 2.ª SECÇÃO.

De viajantes	2	2
Mixtos	4	4
De cargas	4	4

NA 3.ª SECÇÃO.

De viajantes	2	2
Mixtos	2	2
De cargas	2	2

LINHA DO CENTRO.

De viajantes	2	2
Mixtos	2	2

RAMAL DE MACACOS.

Mixtos	4	4

RAMAL DE S. PAULO.

Mixtos	4	4

RAMAL DE PORTO-NOVO.

Mixtos	4	4

O percurso dos trens foi:

	Kilometros.
De viajantes dos suburbios	108.352
» » do interior	218.567
Especiaes de viajantes	16.465
Mixtos	601.578
Especiaes, incluindo de cargas e facultativos	277.911
Total	1.222.873

Neste percurso não está comprehendido o dos trens de lastro.

O algarismo acima de 1.222.873 representa o numero de trens-kilometros.

O numero medio de vehiculos por trem-kilometro foi de 15,25, assim distribuidos por especie de trens:

De viajantes dos suburbios	10,92
» » do interior	11,58
Especiaes de viajantes	5,01
Mixtos	17,57
Especiaes, incluindo de cargas e facultativos	14,49

O numero de carros-kilometros foi de 18.649.595.

O trabalho dos vehiculos e dos trens, no transporte de viajantes e de mercadorias, foi o seguinte:

Serviço de viajantes:

Numero medio de viajantes.	Por carro-kilometro	10,46
	» trem-kilom. de passageiros	95,13
	» » mixto	37,26

Percurso kilometrico medio de 1 viajante 29',28.

Numero de viajantes transportados a 1 kilometro 54.217.166.

Serviço de mercadorias:

Numero medio de toneladas.	Por wagão-kilometro carregado.	4,61
	» trem-kilometro.....	47,37

Percurso kilometrico medio de 1 tonelada $173^{k},07$.

Numero de toneladas transportadas a 1 kilometro 42.443.243.

Relação entre o numero de toneladas-kilometros transportadas e a capacidade dos wagões: 40,35 por cento.

Movimento e receita do trafego.

Nos quadros annexos sob a letra — B 1 a 18 — encontram-se dados estatisticos sobre o movimento e receita das differentes especies de transportes.

Em resumo:

O movimento geral do trafego durante o anno foi o seguinte:

	1.° SEMESTRE.	2.° SEMESTRE.	DURANTE O ANNO.
Passageiros	889.819	961 517	1.851.336
Bagagens (Kilogrammas)..	2.655.446	2.789.993	5.445.439
Animaes	17.478	20.144	37.622
Carros	178	160	338
Mercadorias (Kilogrammas)	104.518.843	140.286.760	244.805.603

Comparação com o anno de 1875.

	EM 1875.	EM 1876.	DIFFERENÇAS PARCIAES.	
			Para mais.	Para menos.
Passageiros	1.610.494	1.851.336	240.842	.....
Bagagens (Kilogrammas)..	4.799.117	5.445.439	646.322	.....
Animaes.....	29.478	37.622	8.144	.....
Carros	235	338	103	.....
Mercadorias (Kilogrammas)	245.193.997	244.805.603	.....	388.394

O movimento e receita de passageiros discriminados pelos trens dos suburbios e do interior foi nos annos de 1875 e 1876 o seguinte:

	1876.			
	NUMERO.	TOTAL DE PASSAGEIROS.	RECEITA POR CLASSE.	TOTAL DA RECEITA.
Passageiros dos suburbios. 1.ª classe	[illegible]	1.[illegible].761	[illegible]	227:[illegible]$840
3.ª »	[illegible]		[illegible]	
» da serra... 1.ª »	[illegible]	[illegible].[illegible]	[illegible]	1.[illegible]:[illegible]$500
2.ª »	[illegible]		[illegible]	
3.ª »	[illegible]		[illegible]	
Somma.....	.....	1.[illegible].[illegible]	.....	1.[illegible]:[illegible]$840

	1875.			
	NUMERO.	TOTAL DE PASSAGEIROS.	RECEITA POR CLASSE.	TOTAL DA RECEITA.
Passageiros dos suburbios. 1.ª classe	[illegible]	1.[illegible].[illegible]	[illegible]	[illegible]:[illegible]$750
2.ª »	[illegible]		[illegible]	
» da serra ... 1.ª »	[illegible]	[illegible].[illegible]	[illegible]	1.[illegible]:[illegible]$500
2.ª »	[illegible]		[illegible]	
3.ª »	[illegible]		[illegible]	
Somma.....	.....	1.[illegible].[illegible]	.....	1.[illegible]:[illegible]$500

	DIFFERENÇAS EM 1876.	
	NUMERO DE PASSAGEIROS.	RECEITA.
Passageiros dos suburbios. 1.ª classe	+ [illegible]	+ [illegible]$[illegible]
2.ª »	— [illegible]	
» da serra..... 1.ª »	+ [illegible]	— [illegible]$[illegible]
2.ª »	— [illegible]	
3.ª »	+ [illegible]	
Somma.....	+ [illegible]	+ 111:[illegible]$[illegible]

Nos ultimos onze annos de 1866 a 1876 a quantidade de mercadorias transportadas pela Estrada foi:

Annos	DA CORTE PARA O INTERIOR. Kilogrammas	DO INTERIOR PARA A CORTE E DEMAIS ESTAÇÕES. Kilogrammas
1866.....	25.728.189	51.521.293
1867.....	30.290.316	75.518.375
1868.....	32.936.448	66.967.996
1869.....	47.959.525	115.385.459
1870.....	47.636.783	103.821.102
1871.....	53.132.754	112.792.347
1872.....	59.420.203	103.459.499
1873.....	69.670.050	106.796.388
1874.....	77.672.048	131.199.391
1875.....	88.251.194	156.942.803
1876.....	104.645.797	140.159.806

Despeza.

Com a secção especial do trafego, comprehendendo escriptorio central, contadoria, conducção de trens e serviço das estações, mas excluindo o telegrapho, despendeu-se em 1876 a quantia total de 941:635$289, cuja media foi, a saber:

Por kilometro em trafego.....	1:875$509
» trem-kilometro.....	$770
» locomotiva-kilometro.....	$585
» vehiculo-kilometro.....	$050,5

Contracto com a Companhia União e Industria.

Demonstração da carga entregue por esta Companhia á Estrada de Ferro D. Pedro II, e frete da mesma carga em 1876.

PROCEDENCIAS.	MERCADORIAS EM KILOGRAMMAS.	PRODUCTO EM RÉIS.
Côrte para Entre-Rios	210.725	4.454$100
Entre-Rios para a Côrte	1.317.038	44.502$828
Côrte para a Rossal do Porto-Novo	1.758.907	53.707$184
Ressal do Porto-Novo para a Côrte	8.143.257	316.464$022
Côrte para Serraria a Juiz de Fora	8.126.151	276.317$524
Serraria a Rio-Novo para a Côrte	12.931.107	512.124$856
Somma	32.488.085	1.207.661$114

Comparação com o anno de 1875.

PROCEDENCIAS	MERCADORIAS EM KILOGRAMMAS.				PRODUCTO EM RÉIS.			
	Em 1875.	Em 1876	Differenças parciaes em 1876		Em 1875.	Em 1876	Differenças parciaes em 1876	
			Para menos.	Para mais.			Para menos.	Para mais.
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Differença total em 1876.

MERCADORIAS EM KILOGRAMMAS.		PRODUCTO EM RÉIS.	
PARA MAIS.	PARA MENOS.	PARA MAIS.	PARA MENOS.
	16.307.563	.....	517:322$890

Alterações e melhoramentos no trafego.

Transporte de mercadorias.

Havia algumas queixas contra a demora no transporte dos generos do interior para a Côrte.

Era um mal que precisava ser sanado immediatamente, e pois tratei de estudar-lhe as causas para removel-as.

Uma das principaes consistia no systema adoptado pela União e Industria, Estrada de Ferro da Leopoldina e outros remettentes importantes de incluirem em um só despacho ou nota de expedição o conteúdo de dez a doze e mais carros da Estrada. Com effeito, d'ahi resultava:

1.° Que era preciso reunir em uma só Estação aquelle numero de carros para se effectuar o carregamento e transporte, o que, nem sempre sendo possivel com a necessaria celeridade, dava lugar a um primeiro atrazo;

2.° Que se por qualquer circumstancia um dos carros incluidos juntos em uma mesma nota de expedição vinha a ficar em caminho, o que quasi sempre acontece, ou por precisar de algum concerto, ou por exceder á lotação da machina em certa parte da linha, ou por qualquer outra circumstancia, não se podia entregar na Côrte os generos pertencentes a essa remessa por não ser possivel conferil-a.

Determinei que nenhum despacho comprehendesse carga superior á lotação de um carro, e com a execução desta ordem desapparecen esta principal causa de atraso.

O novo horario, que começou a vigorar, do 1.° de Novembro em diante, contribuio tambem para accelerar o transporte dos generos, já facilitando chegarem á Côrte, a tempo de serem descarregados no mesmo dia, os carros carregados na vespera no ramal do Porto-Novo e na Linha do Centro, já regularisando, pela sujeição a uma tabella fixa, o movimento dos trens extraordinarios ou facultativos, isto é, formados somente nos casos de affluencia de cargas.

Por outro lado, convertendo as Estações de 1.ª classe em depositos de carros vasios, d'onde as outras Estações podessem reclamar e obter com mais facilidade do que da Côrte o material de que precisassem, conseguio-se remover uma das causas de demora dos generos.

Finalmente, tendo-se obtido da Presidencia do Rio de Janeiro que os conferentes dessa Provincia permanecessem na Estação da Côrte até ás 5 horas da tarde, quando fosse preciso, e viessem mesmo nos domingos e dias santificados, se assim fosse exigido, alcançou-se mais rapidez na entrega dos generos sujeitos á verificação daquelles empregados.

O resultado de todas essas medidas corresponden ao que se esperava, pois que conseguio-se dar vasão tão prompta quanto era possivel, sem augmento do material rodante, á grande quantidade de generos que nos ultimos mezes do anno affluiram do interior, e não se ouviram mais frequentes queixas do commercio e da lavoura de demoras na remessa de seus artigos.

Tarifas.

Tenho reconhecido que no serviço de transporte de mercadorias e encommendas, tal como se acha estabelecido pelas Instrucções Regulamentares e Tarifas de 6 de Fevereiro de 1875, a Estrada não satisfaz a todas as condições de uma empresa deste genero em nosso paiz.

Os Arts. 42, 43, 45, 47 e 54 daquellas Instrucções contêm disposições que obrigam o remettente do interior a recorrer aos serviços de inter-

mediarios nas Estações, e, portanto, sujeitam os generos a um accrescimo de despezas, além da taxa de transporte, pela commissão de taes intermediarios.

Os Agentes das Estações devem ser autorisados não só a dispensarem certas formalidades que exigem aquelles artigos, mas ainda a se encarregarem do despacho dos generos que recebem para serem remettidos pela Estrada de Ferro, e a entregarem, independentemente da apresentação do aviso que exige o Art. 47, as mercadorias descarregadas dos wagões. Em minha opinião, devem igualmente, sempre que o remettente ou consignatario o requisitar, ser obrigados a promover a remessa prompta do genero a este, contractando o carreto com quem melhores condições offerecer, como fazem os commissarios nas Estações.

Afim de facilitar ao lavrador a remessa de seus productos, a Estrada deve estar habilitada a fazer-lhe supprimentos de dinheiro para pagamento dos carretos, dos direitos fiscaes das provincias e de outras despezas, e bem assim a alugar-lhe saccos para o transporte do café.

Convem igualmente que em relação a certos volumes de encommendas a Estrada se encarregue, mediante taxa addicional, de entregal-os a domicilio até certa distancia das Estações.

Por falta desta facilidade deixam de ser conduzidos muitos volumes pequenos, porque actualmente ficam estes na Estação até que o destinatario, avisado pelo correio, possa mandar buscal-os, d'onde resultam demoras e incommodos, a que nem todos se sujeitam quando se trata de pequenos objectos.

As tarifas tambem carecem de revisão. Umas, como as de ns. 10, 11 e 12, não compensam as despezas de transporte e não guardam a devida proporção com as seguintes de ns. 13 e 14. A de n. 17, para materiaes de construcção, parece-me muito elevada em relação ás grandes distancias.

Em geral, creio que conviria augmentar um pouco as taxas para as pequenas distancias e diminuil-as para as maiores. Assim, se evitariam certas anomalias que se dão na applicação das tarifas. O frete, por exemplo, de uma capoeira com 40 ou 50 gallinhas custa de Sant'Anna para a Côrte apenas 205 rs., e menos de 20 capoeiras enchem um wagão. Entretanto, um sacco com quatro arrobas de milho ou feijão paga do Porto-Novo para

a Côrte 1$280, e são precisos 150 saccos para completar a lotação de um carro.

Assim tambem o frete de um milheiro de tijolos custa do Engenho-Novo para a Côrte cerca de 800 rs., e do Porto-Novo para a Côrte perto de 20$000, isto é, preço tal que iguala, se não excede o valor da mercadoria.

O Art. 56 das Instrucções Regulamentares estipula que as pedras e e metaes preciosos pagarão a taxa de 1 4 %, *ad valorem* além da taxa de peso pela tabella 4. A Companhia de Mineração de S. João d'El-Rei, que remette mensalmente para a Côrte mais de cem contos de réis em ouro, representou que a taxa era muito alta.

Não me parece que tenha razão, e entendo que não convém diminuir aquella taxa addicional.

Estação da Côrte.

O Art. 41 das tarifas em vigor permitte que se extenda até ás 4 horas da tarde o despacho de mercadorias, e o commercio aproveitando-se desta concessão, só muito tarde vinha entregar suas cargas na Estação da Côrte.

Acontecia quasi sempre que antes de meio dia não entravam mercadorias, e no ultimo momento, muitas vezes depois das 2 horas da tarde, é que affluiam as remessas das casas de commercio, querendo todos ser ao mesmo tempo attendidos nos despachos.

D'ahi resultava embaraço ao serviço da Estrada, e prolongar-se a conferencia das cargas até 6, 7 e 8 horas da noite e ás vezes além, dando lugar a erros de calculo e a enganos, por causa da pressa e da hora avançada em que era feito o serviço.

E em consequencia, o carregamento nos wagões ia quasi sempre até ás 10, 11 e 12 horas da noite, com prejuizo para a Estrada, que tinha de pagar serviço extraordinario aos trabalhadores e fazia largo consumo de gaz.

Limitou-se ás 2 horas da tarde o prazo para entrega das mercadorias, extendendo-se até ás 4 horas, como permitte o regulamento das tarifas, o tempo para os despachos.

Com esta medida e com pequeno augmento do pessoal de trabalhadores, consegue-se hoje terminar os carregamentos antes das 8 horas da noite.

Elevou-se tambem o numero de guardas nos armazens, satisfazendo-se assim a indispensavel vigilancia para cessação dos extravios que se davam nos mesmos, onde é necessario que haja muita ordem, policia e asseio.

Foi removido para local para este fim expressamente preparado em S. Diogo o serviço de carregamento e descarga do carvão, tijolos, madeiras e outros materiaes de construcção, que antes enchiam o acanhado pateo da Estação, difficultando as manobras dos trens e a circulação de pessoas e carroças.

Nas occasiões de partida e chegada dos trens na Estação da Côrte agglomeravam-se na plata-forma muitas pessoas, entre as quaes algumas vinham para acompanhar ou receber amigos e parentes; mas a maior parte por mera curiosidade, para angariar freguezes, e para outros fins.

Entre as que se achavam no primeiro caso, muitas havia que tomavam assento nos carros da Estrada até o momento da partida do trem, e obrigavam a se augmentar desnecessariamente o numero de vehiculos para se accommodarem os outros passageiros.

Era necessario pôr termo a esses abusos, e o meio mais prompto e efficaz foi prohibir o accesso á plata-forma ás pessoas que não estivessem munidas de bilhetes de passagem, deixando, entretanto, ir até ás salas de espera, ou mesmo até á plata-forma, as pessoas decentes que se dirigissem ao Agente pedindo permissão para acompanhar ou receber parentes ou amigos que precisassem de seus auxilios.

A prohibição, contrariando, por um lado, os fins com que se apresentavam aqui alguns individuos, e, por outro, suscitando desagrados, deu lugar a que se levantassem reclamações, algumas vezes até em termos violentos.

Hoje, porém, todos reconhecem a utilidade da medida, com a qual se tem conseguido mais ordem, regularidade e fiscalisação no serviço de passageiros.

Como complemento a esta medida, e afim de impedir não só que se extraviassem, como já tinha acontecido, volumes pertencentes a passageiros, mas ainda que, sob o pretexto de carregarem bagagens, se introduzissem na Estação pessoas mal intencionadas, organisou-se uma turma especial de carregadores de bagagens, formada de homens escolhidos e que prestaram fiança.

Trem directo da Côrte a Porto-Novo.

Na Estação de Entre-Rios eram os passageiros baldeados para um trem especial do Ramal do Porto-Novo.

Supprimi este trem, fazendo parte do que sahe da Côrte seguir directamente para Porto-Novo e outra parte para a Linha do Centro, cada um com seus respectivos passageiros já separados nas Estações de procedencia.

Evitou-se assim a baldeação incommoda que havia em Entre-Rios, entrando para as officinas, afim de ser ali reconstruido, um antigo carro, com repartimentos para tres classes, já em muito máo estado, que trabalhava naquelle Ramal.

Horario.

O antigo horario dos trens tinha sido organisado quando a extensão da linha era muito menor e o trafego inferior ao actual. Dahi resultava ultimamente a necessidade de se formarem todos os dias trens extraordinarios, cuja marcha era irregular e perturbava os trabalhos de conservação da via-permanente.

Por outro lado, havia trens de mercadorias que sem necessidade viajavam até muito tarde, o que na serra podia ter inconvenientes; e havia um mixto que sahia da Cachoeira ás 2 horas e 31 minutos da manhã, exigindo despeza extraordinaria de vigilancia da linha.

Ao passo que nos Ramaes de S. Paulo e do Porto-Novo os trens regulares eram todos mixtos, na Linha do Centro que, entretanto, não forne-

ça mais passageiros do que qualquer daquelles Ramaes, havia um trem de ida e outro de volta só de viajantes, resultando dahi que naquella parte da Estrada as machinas faziam trabalho muito inferior ao de sua lotação.

Nos trens dos suburbios havia uns muito mais rapidos que os outros: era preciso uniformisar-lhes a marcha e augmentar-lhes o numero, para satisfazer ás necessidades sempre crescentes daquella parte da Estrada e se tirar mais proveito daquelles trens:

O unico trem exclusivamente de passageiros para o interior partia da Corte ás 6 horas da manhã, hora á qual era extremamente difficil ás pessoas residentes fóra do centro da cidade, especialmente as familias, apanhar aquelle trem, accrescendo que a conducção em hora tão matinal occasionava despezas, que deviam influir para que muita gente deixasse de viajar na Estrada de ferro.

Com o novo horario ficaram removidos esses inconvenientes.

Mas a transferencia para as 7 horas da manhã da partida do trem de passageiros levantou reclamações da parte de alguns viajantes para os pontos mais distantes da Estrada, só porque ficaram obrigados a chegar uma hora mais tarde ás suas casas.

Em qualquer melhoramento que se introduza não é possivel satisfazer a todos: ha sempre alguns interesses ou usos inveterados que mais ou menos soffrem, acontecendo de ordinario nestes casos que os que estão satisfeitos calam-se e os outros, ainda que poucos, reclamam e gritam alto para parecer que fallam por todos.

O unico meio de se attender a essas reclamações é estabelecer-se mais um trem que parta da Côrte ás 5 horas da manhã; e a proxima juncção da linha do Norte de S. Paulo com esta Estrada é a occasião asada para se encetar esse serviço.

Penso igualmente que convem transformar em mixtos da Estação da Barra até Entre-Rios os dous trens regulares de cargas que alli ha actualmente, afim de se facilitar mais as communicações de umas para outras Estações naquella parte da Estrada.

A pedido de varios moradores de Maxambomba foram transformados, a partir de 22 de Dezembro, em mixtos ordinarios dous trens facultativos da 1.ª Secção, sendo um o que parte da Côrte ás 4 horas e 4 minutos da

tarde e chega a Belém ás 6 horas e 59 minutos, e o outro o que parte de Belém ás 4 horas e 9 minutos da manhã e chega á Côrte ás 7 horas e 7 minutos.

Suppressão de 2.ª classe nos trens do interior.

Nos trens dos suburbios já tinha sido supprimida a 2.ª classe sem que d'ahi tivesse resultado inconveniente algum para o publico. Restava fazer o mesmo em relação aos trens do interior.

Durante o anno de 1875 tinham viajado nestes trens 563.151 pessoas, sendo:

De 1.ª classe	143.971
» 2.ª »	64.378
» 3.ª »	354.802

donde se vê que em relação ao total tinham viajado:

Na 1.ª classe	25,6 %.
» 2.ª »	11,4 %.
» 3.ª »	63,0 %.

Nos oito primeiros mezes de 1876 o numero de viajantes transportados nos mesmos trens tinha sido de 459.684, sendo:

De 1.ª classe	127.678
» 2.ª »	49.497
» 3.ª »	282.509

ou, em relação ao total,

Na 1.ª classe	27,8 %.
» 2.ª »	10,7 %.
» 3.ª »	61,5 %.

Estes resultados mostraram que tendia a diminuir a quantidade de passageiros de 2.ª classe, e com effeito não era raro ver correrem a linha quasi vazios os carros dessa classe.

Por Portaria de 9 de Outubro de 1876 foi autorisada a suppressão dessa classe, que com effeito foi eliminada nos trens do interior a partir do 1.° de Novembro ultimo, passando a 3.ª a ter a denominação de 2.ª, mas conservando as respectivas taxas.

Dahi resultaram algumas vantagens ao serviço :

1.° Os trens de passageiros, que venciam com difficuldade a rampa da serra, sendo necessario quasi diariamente fazel-os rebocar por duas machinas, ficaram, com a suppressão dos carros de 2.ª classe, que ás vezes subiam vazios, mais leves, e hoje muito raras vezes precisam ser rebocados por duas machinas na serra.

2.° Tem havido mais facilidade na composição dos trens.

3.ª Na impressão e venda de bilhetes, assim como na contabilidade e escripturação do movimento e renda de passageiros obteve-se mais facilidade e economia.

Trens dos suburbios.

Pelo annexo — B 13 — vê-se que desde o anno de 1861 até 1876 o movimento e renda de passageiros dos suburbios tem ido sempre crescendo, com excepção apenas de 1874, em que tanto o movimento, como a renda diminuiram nas Estações da Côrte a Engenho-Novo, sendo causa disso o ter a Companhia de Carris de Ferro Villa-Izabel começado a 29 de Novembro de 1873 o serviço de sua linha até Engenho Novo.

Mas logo no anno de 1875, pelo facto de terem sido reduzidas as taxas no anno anterior, augmentou consideravelmente o movimento de passageiros pelos trens dos suburbios, até que attingio em 1876 ao numero de 1.200.781, produzindo, com o transporte de bagagens, a renda de..... 244:860$640

A despeza no mesmo anno com esses trens e com as estações dos suburbios importou em..... 136:499$519

Houve, portanto, um saldo de..... 108:361$121

Devo observar que na importancia da despeza está incluido o custeio total das Estações todas desde S. Christovão até Cascadura, quando algumas dessas Estações prestam igualmente serviços aos trens do interior.

Verdade é que daquelle saldo ainda ha a deduzir a importancia das quotas das despezas com as reparações do material rodante e conservação da via-permanente; mas estas duas quotas juntas não excedem a 70:000$000; ficando, portanto, ainda um saldo liquido de 38:361$121.

Com o augmento do numero de trens pelo novo horario, que começou a vigorar desde 1.° de Novembro do anno passado, tem crescido muito o movimento de passageiros dos suburbios, como mostra o seguinte resumo comparativo do 1.° trimestre de 1877 com o correspondente de 1876.

MEZES.	1877.			
	Numero de passageiros.	Producto	Producto de bagagens.	Total dos productos.
Janeiro	113 [illegible]	21:[illegible]$000	2:[illegible]$150	23:[illegible]$150
Fevereiro	104 787	19:[illegible]$100	2:[illegible]$080	22:[illegible]$180
Março	130 [illegible]	22:122$000	2:[illegible]$620	24:714$620

MEZES.	1876.			
	Numero de passageiros	Producto	Producto de bagagens	Total dos productos.
Janeiro	92 735	17:0[illegible]$340	1:65[illegible]$150	18:718$490
Fevereiro	85 312	15:[illegible]$340	1:5[illegible]$150	17:[illegible]$340
Março	90 [illegible]2	16:[illegible]$180	1:[illegible]$500	18:377$080

Sendo a distancia da Côrte a Cascadura de 15k,327 e da Côrte a Sapopemba de 21k,990, o preço das passagens entre aquellas duas Estações era de 400 rs., e entre as duas ultimas de 600 rs., isto é, o dobro e o triplo, respectivamente, do preço entre a Côrte e Engenho-Novo, cuja distancia é 8k,557.

Não havia, portanto, proporção.

Os moradores do Engenho-Novo estavam mais bem aquinhoados que os das Estações mais distantes, se bem que fossem estes igualmente considerados dos suburbios.

Com a tabella que foi approvada por Portaria de 9 de Outubro de 1876 e começou a vigorar no 1.° de Novembro, ficou sanada essa desigualdade.

A reducção dos preços de passagens para Cascadura e Sapopemba tem provocado maior affluencia de viajantes para aquellas Estações.

Ramal de Macacos.

O quadro annexo — B 16 — mostra o movimento de mercadorias e de dinheiros e a renda deste Ramal em cada anno, desde o de 1861, em que foi entregue ao trafego, até 1876.

Por elle se vê que a receita tem diminuido.

Em 1876, incluindo o producto da Estação da Bifurcação, foi de.....		19:325$870
A despeza no mesmo anno foi, a saber:		
Com a conducção de trens e Estações	8:995$265	
» o telegrapho	915$612	
» a tracção.....	6:985$600	
» a conservação da via-permanente e edificios.....	8:674$141	25:570$618
Houve, portanto, um deficit de		6:244$748

Se considerarmos ainda que a quantia acima de 19:325$870 não representa a renda do Ramal sómente, visto que, sendo a importancia das taxas paga pelos transportes provenientes das Estações de Macacos e da Bifurcação, a quasi totalidade desses transportes percorre tambem toda a linha até a Côrte na extensão da 69^{k},792, ao passo que o Ramal só tem 4^{k},719, reconhece-se que o deficit é realmente de mais de 20:000$000.

Aquelle Ramal é, portanto, um pesado onus para a Estrada.

Attendendo a esta circumstancia, tratei immediatamente de reduzir alli o mais possivel as despezas, o que consegui no corrente anno modificando o serviço e diminuindo o pessoal das Estações, dos trens e da via-permanente.

Classificação das Estações.

O prolongamonto da Estrada, a abertura de Ramaes convergentes e de caminhos provinciaes, e outras circumstancias influêm sobre o movimento das Estações, reduzindo a importancia de umas e elevando a de outras.

Revendo a classificação existente verifiquei, por exemplo, que a parada de Itatiaia tinha direito a ser considerada Estação de 3.ª classe, e a Estação de Sapucaia, que era de 2.ª classe, devia a passar para 3.ª.

As bases em que assentei a nova classificação foram a quantidade em peso e volume das mercadorias e o numero de passageiros expedidos por cada Estação. A posição como centro de composição de trens ou deposito de machinas tambem influê na classificação e foi attendida.

Os dous quadros seguintes mostram, um as Estações segundo a ordem em que foram classificadas, com indicação do movimento respectivo de mercadorias e passageiros, e o outro as Estações classificadas pela importancia das suas respectivas receitas no anno de 1876.

Mappa das Estações segundo a ordem em que foram classificadas, com indicação das passagens que venderam e do numero de volumes e peso das mercadorias que exportaram em 1876.

ESTAÇÕES.	CLASSIFICAÇÃO DAS ESTAÇÕES.	N. DE PASSAGENS	N. DE VOLUMES.	PESO EM KILOGRAMMAS.
Côrte	.....	679.423	2.457.967	101.645.797
Barra	1.ª classe.	27.789	797.756	7.531.104
Entre Rios	» »	21.015	37.218	2.187.301
Porto Novo	» »	20.683	287.791	17.209.910
Cachoeira	» »	18.764	190.411	10.329.851
Engenho Novo	2.ª classe.	188.914	7.485	597.067
Cascadura	» »	130.182	141.201	1.013.427
Belém	» »	12.918	15.459	1.551.070
Desengano	» »	13.167	153.836	7.521.892
Rio Novo (inaugurada a 20 do Novembro de 1876).	» »	361	18.728	664.471
Sapopemba	3.ª classe.	34.378	420.471	2.003.708
Maxambomba	» »	21.056	762.048	4.916.132
Queimados	» »	10.356	81.336	1.984.085
Rodeio	» »	7.494	78.813	2.915.556
Sant'Anna	» »	10.617	31.970	1.841.429
Commercio	» »	11.413	86.011	5.122.061
Ubá	» »	7.020	69.782	4.067.063
Parahyba	» »	21.801	60.677	3.243.323
Serraria	» »	8.197	61.751	3.754.238
Parahybuna	» »	10.506	82.290	4.976.159
Mathias Barbosa	» »	7.621	56.066	2.046.242
Chiador	» »	7.133	157.480	3.687.061
Sapucaia	» »	13.226	46.312	2.759.525
Vargem Alegre	» »	7.266	40.420	2.402.119
Pinheiros	» »	7.342	26.223	1.535.610
Volta Redonda	» »	9.458	33.494	1.958.657
Barra Mansa	» »	26.112	73.954	3.967.898
Divisa	» »	13.598	70.803	4.054.053
Rezende	» »	26.252	78.485	4.222.333
Campo Bello	» »	11.006	31.222	1.419.036
Itatiaia	» »	5.577	48.276	2.209.811
Boa Vista	» »	11.379	69.410	3.003.326
S. Francisco Xavier	4.ª classe.	51.220		
Officinas	» »	38.133	1.037	28.799
Macacos	» »	6.501	36.704	710.183
Palmeiras	» »	3.251	21.281	643.257
Mendes	» »	7.948	38.556	1.146.163
Ypiranga	» »	4.430	39.950	1.401.065
Vassouras	» »	13.711	23.412	1.175.027
Casal	» »	1.114	2.443	145.481
Espirito Santo	» »	6.436	9.685	579.061
Cedofeita	» »	5.417	27.171	1.619.492
Retiro	» »	3.508	10.910	711.716
Juiz de Fora	» »	22.989	206.484	7.338.611
Santa Fé	» »	3.411	39.531	874.426
Anta	» »	4.324	16.529	777.484
Ouro Fino	» »	3.223	12.524	956.915
Conceição	» »	4.586	28.029	1.881.927
Pombal	» »	5.653	19.433	1.061.482
Queluz	» »	9.766	15.780	874.737
Lavrinhas	» »	7.686	17 063	1.004.035
S. Christovão	Parada.	50.930		
Riachuelo	»	65.407		
Todos os Santos	»	96.122		
Piedade	»	29.720		
Bifurcação	»	493	124.497	531.424

Quadro das estações classificadas em relação a sua receita.

Ns.	ESTAÇÕES.	Importancia da receita.	Ns.	ESTAÇÕES.	Importancia da receita.
1	Corte	[illegible]	29	Campo-Belo	[illegible]
2	Porto-Novo	[illegible]	30	Lavrinhas	[illegible]
3	Cachoeira	[illegible]	31	Rodeio	[illegible]
4	Juiz de Fóra	[illegible]	32	Cascadura	[illegible]
5	Desengano	[illegible]	33	Quelluz	[illegible]
6	Rezende	[illegible]	34	Queimados	[illegible]
7	Parahybuna	[illegible]	35	Belem	[illegible]
8	Commercio	[illegible]	36	Ouro Fino	[illegible]
9	Barra	[illegible]	37	Engenho-Novo	[illegible]
10	Barra-Mansa	[illegible]	38	Espirito-Santo	[illegible]
11	Parahyba	[illegible]	39	Pombal	[illegible]
12	Uba	[illegible]	40	Mendes	[illegible]
13	Divisa	[illegible]	41	Anta	[illegible]
14	Cidadeir	[illegible]	42	Retiro	[illegible]
15	Serraria	[illegible]	43	Santa-Fé	[illegible]
16	Sapucaia	[illegible]	44	Rio-Novo	[illegible]
17	Rio-Vista	[illegible]	45	Sapucaiada	[illegible]
18	Entre-Rios	[illegible]	46	Tolosa e Sarrea	[illegible]
19	Bananal	[illegible]	47	Mangueira	[illegible]
20	Cachoeira	[illegible]	48	Ypiranga	[illegible]
21	Vargem-Alegre	[illegible]	49	Coelemar	[illegible]
22	Conceição	[illegible]	50	Palmeiras	[illegible]
23	Mathias Barbosa	[illegible]	51	S. Christovão	[illegible]
24	Vista Bella	[illegible]	52	Engenho	[illegible]
25	Vassouras	[illegible]	53	S. Francisco Xavier	[illegible]
26	Maxambomba	[illegible]	54	Pedrão	[illegible]
27	Sant'Anna	[illegible]	55	Canal	[illegible]
28	Pinheiro	[illegible]	56	Bifurcação	[illegible]

Questão com a Companhia Estrada de ferro da Leopoldina.

Pela clausula 32 do contracto de 27 de Março de 1872, celebrado com o Governo Imperial, tem esta companhia direito ao « transporte livre de todo o material fixo e rodante destinado a sua estrada ».

Não podia haver duas intelligencias sobre a unica significação admissivel das palavras « material fixo e rodante de estrada de ferro.»

Na opinião de engenheiros, e segundo o professor Jacqmin, material fixo quer dizer:

Os trilhos, accessorios e dormentes;

As chaves e cruzamentos de vias;

Os apparelhos de pesagem e de lingagem;

As columnas hydraulicas e accessorios;

Os signaes fixos;

As installações telegraphicas;

E material rodante comprehende sómente:

As machinas locomotivas com seus tenders;

Os carros e wagões necessarios ao serviço de viajantes e mercadorias.

Entretanto, á sombra daquella concessão a companhia despachava livre de frete, de envolta com o seu material fixo e rodante, carvão, graxa, azeite, kerosene, velas, miudesas, impressos, moveis, etc., sem que para fazel-o podesse escudar-se em autorisação alguma, quer do Governo, visto que o Aviso de 29 de Março de 1873 limitara a concessão de transporte gratuito ao material fixo e rodante nos termos do contracto de 1872, quer da administração da Estrada, visto que esta não sómente expedira ordens nos mesmos termos do citado Aviso, mas ainda, o que é muito importante, incluira em contas de carvão vendido á companhia o frete até Porto-Novo, e a companhia pagara essas contas sem offerecer a minima observação sobre o frete.

Foi tambem minha opinião que na concessão de transporte livre não estavam incluidos o carregamento e a descarga, porque em relação a materiaes pesados, como trilhos, locomotivas, wagões, etc., essas duas operações occasionam despeza não pequena com o augmento de trabalhadores aqui e no Porto-Novo. Parece que, concedendo o favor, o Governo teve em mente prescindir de uma receita que proviria do transporte, assim como concedendo isenção de direitos, prescinde da renda que proviria destes; mas nunca entendeu sobrecarregar-se de despezas addicionaes para beneficiar a empreza, e a tanto equivaleria ficar a Estrada com o onus de carregar e descarregar os materiaes da companhia, pois que teria de augmentar para esse fim o seu pessoal de trabalhadores.

Accresce ainda ser praxe de, para o carregamento e descarga de certos materiaes pesados, fornecerem os remettentes seu proprio pessoal ou pagarem as despezas de carga e descarga. A companhia Leopoldina, que não paga o frete, não deve ficar em melhores condições do que os que pagam.

Em consequencia, foi restringido o transporte livre ao do que é propriamente material fixo e rodante.

A companhia recorreu desta decisão para o Governo, interpretando a seu modo a clausula 32 do seu contracto.

O Aviso de 7 de Dezembro de 1876 indeferio a pretenção da companhia, determinando que só fosse concedido transporte livre ao material fixo e rodante, fazendo a mesma companhia á sua custa o carregamento e descarga desse material e pagando o frete dos outros artigos.

Logo que cessou o gozo em que anteriormente estava, levantou a companhia queixas, inteiramente infundadas, de que a Estrada demorava a remessa de seu material; provou-se a injustiça de suas accusações, em uma das quaes allegava em fins de Novembro que por falta de trilhos não podia satisfazer seus compromissos com os empreiteiros, quando ficou demonstrado que em principio de Dezembro ainda tinha no pateo da Estação do Porto-Novo 1.300 trilhos depositados de remessas de Maio e Agosto.

Telegrapho.

Postes.

Na primeira parte da 2.ª Secção, em toda a 3.ª e nos Ramaes do Porto-Novo e de Macacos os postes são de folha de ferro galvanisado, do systema Clark, dos quaes ha alli 5.768.

No Ramal de S. Paulo empregaram-se postes de ferro tubulares, em numero de 1.727, e destes ha tambem 300 na 2.ª Secção, sendo, portanto, de 2.027 o numero total destes postes empregados na Estrada.

Aquelles custaram 19$500 cada um, collocados no lugar, e estes 19$000, dos menores, tambem collocados no lugar.

Na Linha do Centro assentaram-se primeiramente postes de madeira do paiz; mas estes estão hoje substituidos por trilhos velhos, que prestam-se bem para esse fim.

A madeira, sem duvida por não ser de bôa qualidade a que se tem empregado para postes, arruinou-se depressa e não offerecia a necessaria resistencia.

Isoladores.

Ha de tres modelos na linha telegraphica da Estrada: um de barro vidrado, outro de ferro com porcellana na parte interior, e outro, finalmente, de porcellana com capsula de ferro fundido na parte superior.

Na 1.ª, 2.ª e 3.ª Secções, Linha do Centro e Ramal do Porto-Novo existem 11.546 de barro vidrado e 5.744 de ferro. No Ramal de S. Paulo estão empregados, em numero de 1.727, os de porcellana com capsula de ferro fundido.

Os isoladores de barro custam 1$000 cada um, os de ferro 800 rs. e os de porcellana 2$200.

Fio.

Em toda a extensão da Estrada em trafego estão empregados 1.136 kilometros e 159 metros de fio de 4 millimetros de diametro.

Um kilometro de fio pesa 98 kilogrammas e custa entregue aqui 20$000.

Da Côrte até Entre-Rios estão collocados tres fios; de Entre-Rios até Juiz de Fóra e até Porto-Novo dous; da Bifurcação a Macacos tambem dous; e da Barra a Cachoeira, no Ramal de S. Paulo, apenas um.

Apparelhos.

A Estação da Côrte estava até o fim do anno passado em communicação directa sómente com as Estações até Entre-Rios, por meio de apparelhos de duas agulhas, do systema Cooke & Wheatstone; de Entre-Rios por diante, até Juiz de Fóra e Porto-Novo, funccionavam os apparelhos electro-magneticos de Siemens, servindo aquella Estação de intermediaria.

Hoje, porém, já existe communicação directa da Côrte até Juiz de Fóra, tendo-se ultimamente substituido os apparelhos de Siemens na Linha do Centro pelos de duas agulhas.

No Ramal do Porto-Novo ha tambem apparelhos de Morse em algumas Estações; mas não funccionam por falta de pratica do pessoal.

No Ramal de S. Paulo estão empregados os apparelhos electro-magneticos de Siemens.

A Estação de Macacos está em communicação com a de Belem por meio de apparelhos iguaes a esses.

Na 1.ª, 2.ª e 3.ª Secções ha, alem dos de duas agulhas, apparelhos electro-magneticos exclusivamente para o serviço de movimento dos trens.

Estes apparelhos electro-magneticos custam 290$000 postos aqui, e os de duas agulhas 90$000 igualmente. É necessario que em toda a extensão da Estrada haja os dous systemas de apparelhos, a fim de ficar um servindo exclusivamente para as communicações relativas ao movimento dos trens, e o outro para o serviço ordinario da Estrada e do publico.

Parte do material necessario para esse fim já foi encommendado em 30 de Novembro do anno passado.

Pilhas.

Nas Estações da Côrte, Barra, Entre-Rios e em todas as da Linha do Centro empregam-se as pilhas denominadas de Leclanché, e nas mais Estações da Estrada as pilhas de Meydinger'sches.

Aquellas custam aqui 3$000 e estas 3$500.

A pilha Leclanché, ultimamente adoptada, é muito semelhante á de Bunsen ou de Marie Davy; nella o acido nitrico, ou sulphato de cobre, é substituido por uma especie de massa composta de pedaços miudos de peroxido de maganez e de carvão, e a agua é acidulada por uma solução de sal ammoniaco. Sua força electro-motriz é muito grande: 40 elementos Daniel são substituidos por 28 de Leclanché.

Tem a vantagem de não se gastar quando a corrente não se acha fechada.

Serviço.

Durante o anno repararam-se 95 apparelhos de agulhas, e 519 electro-magneticos de Siemens.

Substituiram-se 204 cruzetas de madeira por outras de ferro, e bem assim os postes de madeira de Entre-Rios a Juiz de Fóra por trilhos velhos em consequencia de se acharem aquelles tão deteriorados que nenhuma segurança mais offereciam.

Fundiram-se 3.240 chapas de zinco para as pilhas de diversas Estações.

Transmittiram-se durante o anno:

Em serviço da Estrada	493.831	telegrammas,	contendo	1.461.537	palavras,
Dos Governos Geral e Provincial	1.116	»	»	35.676	»
De particulares.....	13.106	»	»	307.475	»
Total	508.053	»	»	1.804.688	»

Os telegrammas particulares renderam 32:416$360.

A renda tem augmentado progressivamente nestes ultimos annos, como se vê da seguinte comparação dos annos de 1870 para cá:

	Renda	Augmento
1870.....	7:099$850	.....
1871.....	9:908$740	..... 2:808$890
1872.....	12:863$200	..... 2.954$460
1873.....	20:575$810	..... 7.712$610
1874.....	23.477$800	..... 2:901$990
1875.....	26:497$990	..... 3.020$190
1876.....	32:416$360	..... 5.818$361

A despeza durante o anno de 1876 foi de 95:824$531, sendo:

Com o pessoal	83:532$136
» o material	10:032$685
» obras novas.....	2:259$710
	95:824$531

A despeza media por kilometro de linha telegraphica foi de 190$885, e por Estação de 1:774$713.

Os quadros annexos — C 1 a 4 — mostram por Estações o numero de telegrammas transmittidos e a despeza feita em cada mez do anno com o serviço telegraphico.

Locomoção.

Uma das mais salutares disposições do Regulamento approvado pelo Decreto n. 6238 A., de 28 de Junho de 1876, é sem duvida a que concentrou sob a direcção de um só chefe o serviço da tracção e o das officinas do Engenho de Dentro, onde se executam as grandes reparações do material rodante e tambem se constrúe parte deste.

Separados, como antes estavam, aquelles dous serviços, não tinha o chefe das officinas opportunidade de estudar o trabalho das locomotivas na linha para applicar na reparação destas as modificações e melhoramentos que a experiencia indicasse, e nem podia de seu lado o chefe da tracção executar taes modificações e melhoramentos, a não ser com os deficientes meios de que dispunha em S. Diogo, onde por conseguinte, qualquer trabalho mais importante devia custar muito caro.

Os dados seguintes mostram os resultados daquelles dous serviços durante o anno de 1876.

Tracção.

Para conducção dos seus trens dispõe esta Estrada do numero de locomotivas constante do seguinte quadro:

TYPOS DE LOCOMOTIVAS.	EM SERVIÇO.	EM REPARAÇÕES.		EM PESSIMO ESTADO.	TOTAL.
		ENGENHO DE DENTRO.	DEPOSITO DE S. DIOGO.		
Inglezas de 2 rodas motrizes.....	.....	1	.....	3	4
» » 4 » »	.....	4	.....	.....	4
» » 6 » »	4	7	1	.....	12
Americanas » 4 » »	27	7	6	2	42
» » 6 » »	20	7	1	.....	28
» » 8 » »	3	2	1	3	9
Belgas » 4 » »	1	.....	.....	.....	1
Francezas » 6 » »	1	.....	.....	.....	1
Inglezas » 4 » »	1	1	.....	.....	2
Totaes.....	57	29	9	8	103

Os tres ultimos typos são locomotivas-tenders empregadas exclusivamente em trens de lastro.

O quadro seguinte mostra os pesos das locomotivas americanas desta estrada, as cargas brutas em toneladas metricas que pódem rebocar nas diversas secções da Estrada e os diametros das rodas motrizes.

TYPOS.	NUMERO	DIAMETRO DAS RODAS MOTRIZES.	PESO EM TONELADAS	CARGA BRUTA QUE PODEM REBOCAR		
				1.ª e 3.ª secções e ramal de S. Paulo.	Ramal de Ponta-Nova	2.ª Secção e Linha do Centro
Locomotivas de 4 rodas motrizes....	2	1m,071	[illegible]	[illegible]	180	130
» » » »	18	1m,1[illegible]	[illegible]	[illegible]	180	130
» » » »	3	1m,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	150
» » » »	[illegible]	1m,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	180
» » » »	1[illegible]	1m,[illegible]	[illegible]	[illegible]	210	180
» » 6 » »	[illegible]	1m,219	[illegible]	[illegible]	[illegible]	180
» » » »	10	1m,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » » »	1[illegible]	1m,071	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » 8 » »	6	1m,219	[illegible]	[illegible]	.....	[illegible]

Segundo os ultimos preços da fabrica Baldwin Locomotive Works, de Philadelphia, as machinas de 4 rodas motrizes devem custar, entregues aqui e promptas a funccionar, 26:500$000, as de 6 rodas motrizes 28:500$000, e as de 8 rodas motrizes, typo *Consolidation*, 32:500$000, calculado o cambio ao par.

Das 57 locomotivas que figuram no primeiro quadro como em serviço achavam-se, em 31 de Dezembro, 14 recolhidas e guardadas no deposito de S. Diogo. As 43 restantes empregavam-se nos serviços constantes do quadro seguinte :

SERVIÇOS.	1.ª secção.	2.ª secção.	3.ª secção e ramal de Porto-Novo.	RAMAL DE S. PAULO.	LINHA DO CENTRO.	TOTAL.
Trens de passageiros.....	5	1	2	.....	2	10
» mixtos e de cargas.....	5	4	5	6	1	21
» de lastro.....	1	1	2	1	2	7
Reserva e manobras nas Estações.	2	1	1	1	.....	5
Totaes	13	7	10	8	5	43

As 37 que havia em serviço em 1875 estavam destribuidas do seguinte modo :

SERVIÇOS.	1.ª SECÇÃO.	2.ª SECÇÃO.	3.ª SECÇÃO E RAMAL DO PORTO-NOVO.	RAMAL DE S. PAULO.	LINHA DO CENTRO.	TOTAL.
Passageiros	4	1	2	.....	1	8
Mixtos e de cargas	5	3	4	4	2	18
Lastro	1	1	.....	2	3	7
Reserva	2	.....	1	1	.....	4
Totaes	12	5	7	7	6	37

Comparados estes dous quadros, vê-se que houve em 1876 augmento de seis machinas em serviço, sendo : uma nos trens de Suburbios, uma nos trens de viajantes da Linha do Centro ; duas auxiliando o serviço do Ramal de S. Paulo, uma no serviço de trens mixtos e de cargas da serra, e outra em manobras e reserva na Estação de Entre-Rios.

O numero e as especies de carros e wagões que possuia esta Estrada de ferro, tanto em bom, como em máo estado, em 31 de Dezembro, são os que constam da relação seguinte :

DESIGNAÇÃO DOS CARROS E WAGÕES.	QUANTIDADES. Parciaes.	Totaes.
Carro salão imperial, sobre 2 trucks de armação de madeira..		1
Carro salão de 1.ª classe, sobre 4 rodas		1
Ditos de 1.ª classe, com 2 pavimentos.....	8	
Ditos idem, de 32 a 36 lugares, sobre trucks com armação de ferro.....	10	
Ditos idem, de 52 a 60 lugares, sobre 2 trucks com armação de madeira.....	3	54
Ditos idem, de 24 lugares, sobre 4 rodas.....	20	
Ditos idem, de 24 lugares, divididos em 3 compartimentos, sobre 4 rodas.....	13	
Ditos de 2.ª classe, de 44 lugares, com plata-formas, sobre 4 rodas.....	28	84
Ditos idem, com entradas pelos lados, de 44 lugares, sobre 4 rodas.....	56	
Ditos mixtos de 1.ª e 2.ª classe, sobre trucks com armação de madeira.....	2	3
Dito idem, sobre 4 rodas	1	
Ditos correio, typo americano, sobre trucks de madeira.....	2	4
Ditos idem, typo inglez, sobre 4 rodas	2	
Wagões para bagagens, typo inglez, sobre 4 rodas		6
Ditos para animaes, com baias.....	23	47
Ditos com 2 pavimentos, para animaes pequenos	24	
Ditos para mercadorias, fechados	540	
Ditos idem, abertos, de lados altos.....	50	
Ditos idem, idem, de lados baixos.....	31	677
Ditos para polvora	2	
Ditos rasos, para transporte de madeiras, trilhos, etc.....	54	
Ditos para lastro.....		52
Ditos de soccorro		7
Carro guindaste, de ferro		1
TOTAL.....		937

Dos vehiculos indicados na relação acima havia 134 fóra de serviço em 31 de Dezembro, sendo 9 carros de 1.ª classe, 31 ditos de 2.ª, 1 mixto e 93 wagões diversos. Estavam todos em reparação, sendo 87 nas officinas do Engenho de Dentro e 47 em S. Diogo.

Indicação da capacidade, peso morto, relação daquella para este, e custo de alguns carros e wagões que actualmente possue a Estrada de ferro.

Designação dos carros e wagões.	Capacidade.	Peso morto em kilogr.	Porcentagem da carga util para o peso morto.	Custo.
Carro de 1.ª classe, systema americano, sobre 2 trucks de madeira, reconstruido nas officinas da Estrada de ferro	56 passageiros	14.210	25,61	10:000$000
Dito idem, com plata-fórmas nas extremidades, corredor central, sobre trucks de ferro, construido na Inglaterra	32 »	12.980	16,02	8:500$000
Dito idem, systema americano, sobre 2 trucks de madeira, construido na Ponta da Aréa, (Rio de Janeiro)	52 »	12.730	26,55	11:000$000
Dito idem, com plata-fórmas nas extremidades, corredor central, sobre 4 rodas, construido pela Companhia Fives Lille (França)	24 »	7.230	21,57	6:750$000
Dito idem, dividido em 3 compartimentos, sobre 4 rodas, construido na Belgica	24 »	6.962	22,40	4:700$000
Dito idem, com plata-fórmas nas extremidades, corredor central, sobre 4 rodas, construido nas officinas da Estrada	24 »	7.670	20,33	5:370$000
Dito idem, de 2 pavimentos, sobre 4 rodas, construido na França	64 »	9.680	42,97	6:700$000
Dito de 2.ª classe, systema americano, sobre 2 trucks de madeira, construido na Ponta da Aréa (Rio de Janeiro)	100 »	11.900	51,62	7:000$000
Dito idem, com plata-fórmas, corredor central, sobre 4 rodas, construido pela Companhia Fives Lille (França)	44 »	7.000	40,85	4:000$000
Dito idem, idem, com plata-fórmas, corredor central, sobre 4 rodas, construido nas officinas da Estrada	44 »	5.630	50,79	4:000$000
Dito idem, com entradas pelos lados, sobre 4 rodas, construido na Belgica	40 »	6.000	43,33	4:000$000
Dito correio, americano	.....	12.960	.....	7:000$000
Dito idem, inglez	.....	6.680	.....	4:500$000
Wagão com baias para animaes	5 animaes	5.770	17,33	2:800$000
Dito com 2 pavimentos, para animaes pequenos.	40 porcos	4.820	66,39	1:500$000
Dito fechado, para mercadorias	10.000 kilogr.	6.200	161,29	2:300$000
Dito, para combustivel	10.000 »	5.080	196,85	1:875$000
Dito aberto	10.000 »	5.380	185,87	2:000$000
Dito raso, para transporte de madeiras, trilhos, etc	10.000 »	4.260	234,74	1:400$000

Com a tracção dos trens, em geral, comprehendendo a lubrificação dos carros, agua e eventuaes, despenderam-se 966:519$056 durante o anno de 1876, percorrendo as locomotivas 1.609.742 kilometros.

O quadro seguinte mostra os percursos das machinas, as quotas de

despeza do pessoal e de material e os respectivos coefficientes por locomotiva-kilometro em 1876, tudo comparado aos resultados de 1875:

ANNOS.	NUMERO DE LOCOMOTIVAS-KILOMETROS.	DESPEZA.					
		PESSOAL.		MATERIAL.		PESSOAL E MATERIAL.	
		TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.
1876	1.[illegible]	[illegible]	105,9	[illegible]	86,4	[illegible]	191,0
1875	1.[illegible]	[illegible]	111,4	[illegible]	55,9	[illegible]	168,3
Differenças em 1876 { mais	267.[illegible]	[illegible]	.....	.....	.....	.....	.....
Differenças em 1876 { menos	.....	.....	5,4	[illegible]	28,5	[illegible]	27,3

A differença para menos na despeza do material provém do abaixamento dos preços do combustivel e dos lubrificantes. Os coefficientes por locomotiva-kilometro mostram que o serviço da tracção dos trens, em geral, foi feito com mais economia em 1876. No quadro geral do consumo das machinas, pelos serviços que realisaram, está tambem demonstrado que não só em combustivel, mas ainda nos lubrificantes e em estopa quasi todas as machinas reduziram os seus consumos.

Nas despezas deste quadro, relativas ao anno de 1876, está incluida a importancia total de 85:844$886 com a lubrificação dos carros. Convém notar que em 1875 esta mesma despeza foi começada pela Tracção em Abril, não tendo pois figurado naquelle quadro a importancia do pessoal dos tres primeiros mezes de 1875, em que foi este serviço feito pelo Trafego.

No ultimo trimestre de 1876 foi reduzido a um só fogusta o numero de dous que até então trabalhavam nas locomotivas americanas em serviço na 1.ª e 3.ª secções, nos ramaes de S. Paulo e Porto-Novo e na linha do centro.

Os dous quadros seguintes mostram as despezas de tracção dos trens de viajantes, mixtos e de cargas, e dos trens de lastro, comparadas com as correspondentes em 1875, excluidas as despezas de lubrificação dos carros e eventuaes.

Trens de viajantes, mixtos e de cargas.

ANNOS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS-KILOMETROS.	DESPEZA.					
		PESSOAL.		MATERIAL.		PESSOAL E MATERIAL.	
		TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.
1876.....	1.476.007	173:141$250	117.3	630:988$256	427,5	804:129$506	544,8
1875.....	1.278.463	170:054$300	133,0	651:315$197	509,1	821:369$497	642,4
Differenças mais ...	197.544	3:086$950	.....	.....	.....	.....	.....
em 1876 menos..	.....	.....	15,7	20:326$941	81,9	17:239$991	97,6

Trens de lastro.

ANNOS.	NUMERO DE LOCOMOTIVAS-KILOMETROS.	DESPEZA.					
		PESSOAL.		MATERIAL.		PESSOAL E MATERIAL.	
		TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.	TOTAL.	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO.
1876.....	133.735	19:632$600	146,8	54:487$217	407,4	74:119$817	554,2
1875.....	123.573	18:257$506	147,7	59:802$669	483,9	78:060$175	631,6
Differenças mais ...	10.162	1:375$094	.....	.....	.....	.....	.....
em 1876 menos..	.....	.....	0,9	5:315$452	76,5	3:940$358	77,4

Officinas.

Reparações do material rodante.

Durante o anno executaram-se reparações de maior importancia, pelas officinas do Engenho de Dentro, nas 26 locomotivas seguintes: ns. 11, 14, 15, 17, 26, 32, 33, 35, 36, 42, 44, 50, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 65, 76, que

soffreram uma reparação, na locomotiva n. 49 que soffreu quatro reparações e na de n. 18 que soffreu duas reparações.

Pelas officinas de S. Diogo foram armadas 12 locomotivas de viajantes e 12 de mercadorias, procedentes de Baldwin Locomotive Works, em Philadelphia, e recebidas uma locomotiva-tender franceza da companhia *Fives Lille* e duas pequenas da mesma especie, inglezas, compradas ao estabelecimento da Ponta d'Arêa. Foram reparadas e entregues ao serviço as seis locomotivas ns. 29, 38, 60, 62, 68 e 71.

Alem destas obras, foram feitas nos depositos de S. Diogo e da Barra do Piraihy pequenas reparações ordinarias de conservação em todas as machinas que se acharam em serviço durante o anno.

O quadro seguinte mostra a quantidade de carros por especies, reparados em 1876 pelas officinas do Engenho de Dentro e em S. Diogo.

ESPECIES.	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO.	S. DIOGO.	TOTAES.
Carros imperiaes	2	.....	2
» salão ordinario	2	1	3
» de 1ª classe	[illegible]	311	317
» de 2ª »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» mixtos	.....	8	8
» de correio	1	15	17
Wagões de bagagem	8	17	25
» para o gado	21	207	[illegible]
» de lastro	20	149	[illegible]
» de combustivel	3	11	11
» abertos de mercadorias	1	77	81
» engradados	22	[illegible]	132
» para animaes, com frasas	13	130	143
» para gelo-seco	.....	3	3
» de carvão	.....	4	4
» fechados de mercadorias	211	1401	1615
Totaes	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Estas reparações importaram na somma de 425:877$362, repartida entre as officinas do Engenho de Dentro e as de S. Diogo, conforme o quadro seguinte :

1876.

	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO.	OFFICINAS DE S. DIOGO.	TOTAL.
Carros de viajantes.....	109:036$313	33:347$564	142:383$877
» diversos.....	124:647$850	158:845$635	283:493$485
Totaes.....	233:684$163	192:193$199	425:877$362

No anno anterior a despeza com este serviço fôra de 334:620$176, assim repartida :

	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO.	OFFICINAS DE S. DIOGO.	TOTAL.
Carros de viajantes.....	66:589$214	45:550$213	112:139$427
» diversos.....	45:340$741	177:140$008	222:480$749
Totaes.....	111:929$955	222:690$221	334:620$176

Da comparação dos resultados dos dous annos se vê que houve em 1876 o augmento geral de 91:257$186, tendo sido todo elle nas officinas do Engenho de Dentro.

Os quadros seguintes mostram as quantidades de carros de viajantes e de wagões de mercadorias reparados pelas officinas do Engenho de Dentro e pelas de S. Diogo, e os custos medios destas reparações para cada carro, comparados com os correspondentes do anno de 1875.

Carros de viajantes.

	OFFICINAS.		S. DIOGO.	
	Numero de carros reparados.	Custo de reparação por um carro.	Numero de carros reparados.	Custo de reparação por um carro.
Em 1876.....	116	939$968	725	45$990
» 1875.....	56	1:189$093	1.173	38$831
Differenças em 1876. para mais.....	60	.....	.....	7$159
Differenças em 1876. » menos.....	.....	249$125	448	

Wagões de mercadorias.

	OFFICINAS.		S. DIOGO.	
	Numero dos carros.	Custo de reparação por cada carro.	Numero dos carros.	Custo de reparação por cada carro.
Em 1876.....	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» 1875.....	[illegible]	[illegible]	[illegible]	275$110
Differenças em 1876. } para mais..	242	.....	.....	[illegible]
Differenças em 1876. } » menos.....	.....	[illegible]	[illegible]	

Os resultados acima mostram que houve em 1876 mais economia do que em 1875 nos trabalhos de reparação dos carros e wagões nas officinas do Engenho de Dentro.

Despezas.

O total das despezas feitas em 1876 sob a verba — Locomoção —, incluindo, portanto, reparos e reconstrucção do material rolante nas officinas, tracção, escriptorio e eventuaes, importou em 1.634:783$930, que corresponde:

Por kilometro em trafego a	3:256$094
» trem-kilometro a	1$336
» locomotiva-kilometro a	1$015
» vehiculo-kilometro a	$087,7

Via-permanente e edificios.

A linha é dupla sómente nos primeiros 21k,990, da Corte a Sapopemba.

Nos 481^{k},581 restantes, que completam a extensão de 503^{k},571 entregue ao trafego em 31 de Dezembro de 1876, a via é singela, com excepção apenas das estações, onde ha um ou mais desvios.

Trilhos, accessorios e dormentes.

Os trilhos são todos de systema Vignoles, tendo uns o peso de 33 e outros o de 28 kilogrammas por metro corrente.

A extensão de linha com trilhos de 33 kilogrammas era de 114^{k},514 em 31 de Dezembro de 1876, sendo :

Na 1.ª Secção	44^{k},645
» 2.ª »	46^{k},428
» 3.ª »	14^{k},722
No Ramal de Macacos	4^{k},719
» » » S. Paulo	4^{k},000

e com trilhos de 28 kilogrammas, na mesma epocha, era de 389^{k},057, sendo :

Na 1.ª Secção	17^{k},027
» 3.ª »	74^{k},863
» Linha do Centro	79^{k},920
No Ramal de S. Paulo	153^{k},452
» » » Porto-Novo	63^{k},795

Com excepção das peças principaes que compõem as chaves e cruzamentos, por serem de aço as que nestes ultimos cinco annos têm sido assentadas, são de ferro os trilhos usados na Estrada até o fim do anno passado, e todos provenientes de fabricas inglezas.

O preço por tonelada entregue na Estação Central da Estrada, e por tanto incluindo todas as despezas de frete, seguro, descarga, carretos em terra, etc., foi de 69$820 nas ultimas remessas, feita a conversão do dinheiro esterlino ao cambio de 27 pence por mil réis.

Na mesma occasião, e incluindo as mesmas despezas, o preço das talas de juncção foi de 87$270, o dos parafusos 172$680, e o dos grampos de 160$050, tambem por tonelada.

Para os trilhos do peso de 33 kilogrammas:

		Kilogrammas
Uma tala de juncção	pesa	5,770
Um parafuso com uma porca	»	0,655
Um dito com duas porcas	»	0,880
Um prego ou grampo,	»	0,330

Para os trilhos de peso de 28 kilogrammas:

Uma tala de juncção	pesa	5,164
Um parafuso com duas porcas	»	0,430
Um prego ou grampo	»	0,250

Uma chave singela para trilhos de 33 kilogrammas, completa, com agulhas de aço Bessemer, sobre mancaes, e com as respectivas alavanca e ligações transversaes, custa, incluindo todas as despezas de frete, seguro e carretos até esta Estrada.	121$000
Uma chave dupla, idem, completa, com agulhas de aço Bessemer e os mesmos accessorios, custa, incluindo as referidas despezas.....	257$700
Um cruzamento, idem, de aço Bessemer, completo, com mancaes e peças accessorias, custa, termo medio, incluindo as mesmas despezas.....	77$200

Os preços acima são segundo as facturas de Dezembro ultimo.

Da encommenda de 42.278 trilhos de ferro, que tinha sido feita em Abril de 1876, o Delegado do Thesouro em Londres só remetteu 20.910 de ferro, e está completando a encommenda com trilhos de aço, cujo preço por tonelada entregue na Estação Central tem regulado 79$500, isto é, apenas mais 9$680 do que o dos trilhos de ferro.

Foi uma bôa deliberação daquelle zeloso funccionario, pois a grande superioridade do trilho de aço sobre o de ferro, quanto á durabilidade e resistencia, compensa largamente o pequeno excesso de preço.

A primeira remessa de trilhos de aço chegou aqui em 31 de Dezembro de 1876.

Antes, em 6 de Outubro de 1876, já eu tinha solicitado a encom-

menda de maior quantidade de trilhos, todos de aço Bessemer, para as substituições dos de ferro, que vão rapidamente inutilisando-se nas secções da Estrada onde o trafego é mais pesado, em relação tanto ao peso proprio das machinas, como ao numero dos trens e carros que por ellas circulam.

Os trilhos de ferro ainda em bom estado que forem retirados dessas secções serão empregados nos ramaes de S. Paulo e de Macacos, que por algum tempo poderão dispensar os trilhos de aço.

Os trilhos de ferro de 28 kilogrammas por metro corrente são fracos para o trafego actual da Estrada. A essa circumstancia, reunida á de estar arruinada grande quantidade de dormentes, e acharem-se tambem muitas juntas com menos de quatro parafuzos ou com estes soltos, deve-se provavelmente o facto aqui observado de inutilisarem-se os trilhos deformando-se e esmagando-se, sobretudo nas cabeças, em vez de irem gastando-se gradualmente na superficie sobre a qual trabalham as rodas, como acontece geralmente nas estradas de ferro bem conservadas.

Nas curvas em rampa da 2.ª Secção notou-se que a linha alargava-se rapidamente, sobre tudo depois do emprego das grandes Locomotivas do typo «Consolidation», de 8 rodas conjugadas, pesando 87.000 libras sobre estas: os grampos exteriores do lado de dentro das curvas cedem amolgando o dormente, e são pouco a pouco cortados pelo proprio trilho. Para obviar esse grave inconveniente de augmento da largura da linha, recorreu-se em outro tempo ao emprego de tirantes de ferro ligando transversalmente os trilhos interior e exterior da curva. Este meio deu bons resultados e se vae continuar a empregal-o onde ainda não o foi.

Os dormentes empregados na Estrada são todos de madeira do paiz e das qualidades conhecidas sob os nomes de Jacarandá-tã, Tapinhoã, Ipê, Angelim, Garaúna, Sucupira, Oleo-vermelho, Canella-preta, Gibatão, Oleo-Jatahy, Sapucaia, Peroba, Maçaranduba, Mirindiba, e outras. Tem a secção rectangular e são das seguintes dimensões:

Comprimento	$2^m,65$
Largura	$0^m,20$
Altura	$0^m,14$

Tem sido comprados desde o preço de 20$000 até o de 36$000 e 40$000 a duzia, postos á margem da Estrada.

Nestes ultimos tempos, porem, o preço mais alto que se tem pago é de 30$000 a duzia, e esse mesmo só em alguns casos de urgencia e por certas qualidades, como o Tapinhoã, que tem provado ser a melhor

Os contractos ultimamente feitos a razão de 20$000 a duzia não tem sido fielmente cumpridos. Por isso, para os novos contractos tem-se exigido fiança previa no valor de cerca de 10 % da importancia total do fornecimento.

Tem-se recebido dormentes da Provincia do Paraná ao preço de 22$500 a duzia; mas as qualidades não parecem ser tão bôas como as da Provincia do Rio de Janeiro

Os que tem vindo do valle do Parahyba no ramal do Porto-Novo, e os do valle do Pomba tem sido pagos a razão de 24$000 e 26$000 a duzia.

Até hoje não se tem ensaiado aqui a creosotagem dos dormentes para augmentar-lhes a duração. Parece-me, entretanto, que alguma cousa se deve tentar nesse sentido, para se tirar melhor proveito da nossa madeira.

Na Belgica os dormentes de carvalho preparados com o creosoto, pelo systema Bethell, tem apresentado a duração mêdia de 11 a 12 annos, e os de pinho, submettidos ao mesmo processo, tem durado cerca de 9 annos.

O custo medio de um daquelles foi em 1875 de frs. 6,45 ou 2$580, calculado o franco a razão de 400 rs.: neste custo está incluida a creosotagem, cuja despeza importou em frs. 0,60 ou cerca de 240 rs. por dormente. Em 1874 o preço medio foi de frs. 7,41 ou 2$964 por dormente de carvalho preparado.

Os dormentes de pinho creosotados custaram em 1875 frs. 4,70 ou 1$880 cada um, importando a preparação em frs. 1,41 ou 564 rs. por dormente. Em 1874 os dormentes de pinho creosotados custaram frs. 4,81 ou 1$924 cada um.

Na Estrada de Ferro D. Pedro II a duração media dos dormentes de boa madeira deve ser de 6 a 7 annos; mas não ha informações exactas a esse respeito. Se em alguns lugares a duração tem sido muito inferior a esse algarismo, é sem duvida por não ter sido bôa a qualidade da madeira empregada.

Estou convencido que submettendo-se as nossas madeiras á mesma preparação a que se submette o carvalho na Europa, se poderá dar-lhe duração igual, senão superior á que este tem mostrado.

Era enorme a quantidade de dormentes arruinados que havia na linha; tornou-se urgentissimo substituil-os immediatamente, e não havendo novos em deposito, procurei obtel-os dirigindo-me aos antigos fornecedores, e chamando proponentes pelos jornaes.

Consegui assim comprar os que alguns individuos já tinham promptos e contractar desde logo, e antes de findo o anno, o fornecimento de 140.000 dormentes aos preços indicados; mas alguns fornecedores tem faltado, como acima disse, aos seus compromissos, já por terem verificado posteriormente que os preços aceitos não seriam sufficientemente remuneradores, já por terem as chuvas do fim do anno arruinado os caminhos impedindo o transporte das madeiras para a margem da Estrada, já, finalmente, por outras causas, reaes ou imaginarias, que alguns allegam.

Por estas circumstancias, não foi possivel dar até o fim do anno, todo o desenvolvimento que era preciso á substituição dos dormentes, e as chuvas de Dezembro e Janeiro apanharam a linha ainda em condições pouco satisfactorias.

Actualmente, porém, tem apparecido mais fornecedores de dormentes e já se tem empregado grande quantidade destes.

Convém notar que esta renovação de trilhos e dormentes, simultaneamente, em grandes extensões e sobre quasi toda a linha, torna-se muito mais dispendiosa do que se tivesse sido feita gradualmente á medida que o material fosse ficando fóra de serviço: não só o transporte rapido de avultadas porções de materiaes custa muito caro e de alguma sorte embaraça o movimento de mercadorias, por não se dispôr sempre de carros vazios para aquelle fim, mas ainda o seu emprego em curto espaço de tempo requer numeroso pessoal, como o que se foi obrigado a admittir. Mas não ha outro remedio senão sujeitar-se hoje e ainda por muitos mezes a estas despezas extraordinarias para se collocar a linha em condições de resistir efficazmente ao trafego sempre crescente da Estrada.

Basta observar o estado em que são retirados os dormentes, para se

comprehender a indeclinavel necessidade de se proceder sem demora á sua substituição.

Uma vez collocada a via-permanente em boas condições, a sua conservação tornar-se-ha muito economica, se nunca fôr desprezada, e o material rodante não soffrerá tão rapida deterioração como a que se tem observado nestes ultimos tempos.

O quadro annexo — E 6 — mostra o numero de trilhos de diversas qualidades, novos e servidos, e o de dormentes empregados na linha durante o anno. Por elle se vê que:

De trilhos Vignoles empregaram-se:

	Novos.	Usados.
Em substituições na linha	16.689	8.586
» construcção e reparação de desvios	1.312	989
» estacadas para consolidação de aterros		592
» cercas		10.165
» varios trabalhos	210	2.611
	18.211	22.943

De trilhos Barlow:

	Usados.
Em cercas	143
» estacadas nos aterros	307
» diversos trabalhos	275
	725

De trilhos Brunel:

	Usados.
Em substituições	8
» diversos trabalhos	12
	20

De dormentes:

	Novos.	Usados.
Em substituições na linha	30.113	17
» construcção e reparação de desvios	3.275	409
» diversos trabalhos	1.259	
	34.647	426

A falta de dormentes impedio que se fizesse em maior escala, como já disse, a renovação dos que se acham em máo estado

Apezar disso empregaram-se mais dormentes em 1876 do que em 1875.

O seguinte quadro mostra o numero medio, por kilometro, de trilhos Vignoles e de dormentes empregados em cada uma das secções da Estrada nos annos de 1875 e 1876.

SECÇÕES.	TRILHOS VIGNOLES.		DORMENTES.	
	1875.	1876.	1875.	1876.
Na 1.ª Secção	57,01	125,70	53,78	94,30
» 2.ª »	80,46	142,21	84,50	109,51
» 3.ª »	45,96	102,68	72,36	89,97
No Ramal de Macacos	7,84	9,57	113,37	40,47
» » » S. Paulo... ...	9,37	13,31	38,59	46,44
» » » Porto-Novo.....	9,25	10,63	71,85	62,55

Desvios.

Assentaram-se durante o anno alguns desvios e linhas auxiliares nas Estações e Officinas; mas, exceptuando-se o que foi construido ao lado do tunnel n. 3, e pelo qual começaram a circular os trens em Maio de 1876, nenhum delles foi derivado da linha principal.

A extensão total dos desvios construidos foi de 2453^{m},85, a saber:

Na 1.ª Secção	1451m,65
» 2.ª »	275m,20
» 3.ª »	526m,00
No Ramal de S. Paulo	201m,00

Pontes.

Na 1.ª Secção (da Côrte a Belém) é indispensavel que sejam substituidas as superstructuras de cinco pontes dos seguintes vãos:

Tres de 9 metros cada uma,

Uma de 8 metros,

Uma de 2 vãos de 6 metros cada um.

Todas essas pontes são antigas, e, além de não terem sido construidas para supportarem o peso das grandes machinas que hoje sobre ellas circulam, acham-se em máo estado, e por isso já foi preciso escorar duas com cavalletes de madeira.

Vão ser preparadas as novas superstructuras.

No Ramal do Porto-Novo é necessario reconstruir-se o pilar n. 3 da ponte do Humaytá, sobre o rio Paraibuna, junto á Estação de Santa-Fé. Assentado sobre rocha estratificada e com sensivel declive, pendeu esse pilar para um lado; afim de sustental-o fez-se em 1875 um trabalho importante, que consistio n'um escoramento e na construcção de um cavallete formado de trilhos Barlow, sobre o qual apoia uma extremidade da superstructura do grande vão da ponte, ficando assim alliviado desse peso o pilar.

Esse trabalho, porem, de caracter provisorio, é insufficiente, e soffreu tambem alguma cousa com as ultimas cheias do rio.

E', portanto, urgente que se aproveite a proxima estação secca para se reconstruir o pilar.

Em algumas pontes pequenas da linha do centro o eixo da via ferrea não corresponde ao eixo longitudinal da superstructura metallica, resultando d'ahi que as vigas dessas pontes não trabalham igualmente.

Trata-se de remover aquelle defeito, modificando os alinhamentos nas proximidades das pontes onde existe.

Na 3.ª Secção, a ponte sobre o rio das Mortes, junto a Estação de Vassouras, teve o aterro do segundo encontro cortado pela enchente do dia 1.º de Dezembro, ficando, em consequencia, interrompido alli o transito dos trens por 24 horas. Depois de refeito o aterro, foi revestido de cada lado com estacadas de trilhos Barlow.

A superstructura metallica da referida ponte foi na mesma occasião concertada e reforçada com cruzetas de ferro.

A ponte sobre o rio da Chacarinha, entre as Estações de Ubá e Parahyba, que foi arrebatada pela enchente de 28 de Dezembro e substituida por uma ponte provisoria de madeira, está sendo inteiramente reconstruida, empregando-se, em vez de arcos de cantaria, pequenas vigas rectas de ferro nos dous vãos extremos e suspendendo-se o nivel dos trilhos para se augmentar a secção de vasão.

A ponte do Mingú, entre Parahyba e Entre-Rios, que tambem soffreu alguma cousa por occasião da mesma enchente, e foi escorada, tem de ser agora convenientemente reparada.

No ramal de S. Paulo, o pontilhão do Roncador, entre as Estações de Queluz e Lavrinhas, no kilometro 235, foi amparado por quatro muros, começados em Setembro de 1875 e continuados até Setembro de 1876.

Além de varias reparações de pequena importancia substituiram-se as peças de madeira de seis pontes na 1.ª Secção, de tres ditas na 3.ª, de tres ditas na Linha do Centro, de tres ditas no Ramal de S. Paulo, de quatro ditas no Ramal do Porto-Novo.

Foram pintadas as superstructuras metallicas de nove pontes na 1.ª Secção, de cinco na 3.ª, de seis na Linha do Centro, de sete no Ramal de S. Paulo e de duas no do Porto-Novo, e de mais vinte e nove pontilhões em toda a linha.

Fizeram-se enrocamentos em torno dos pilares de quatro pontes e de tres pontilhões.

Melhorou-se a disposição dos dormentes, augmentando-se o numero destes, na ponte sobre o rio Bananal do Ramal de S. Paulo, onde tambem fizeram-se reparações importantes em alguns pontilhões.

Tunneis.

Na 2.ª Secção, o tunnel n. 3, que fôra abandonado por se ter deformado ao ponto de não poder dar mais passagem aos trens, tendo se feito no lado um desvio, que ficou concluido em principio de 1876, deve ser reconstruido na parte que soffreu deformação, porque o desvio, além de ter curvas muito fortes, acha-se quasi todo dentro de um corte em rocha com a estratificação muito inclinada para o leito da Estrada e que por isso póde desmoronar.

Entretanto, consolidou-se o talude menos seguro com um pequeno muro de revestimento e com escoras de madeira.

Já existia alguma pedra preparada para a reconstrucção do tunnel, e deu-se começo a este trabalho no corrente anno.

O tunnel grande (n. 12) tambem precisa de alguns trabalhos de consolidação além dos que já tem sido feitos na parte revestida, os quaes consistiram o anno passado na collocação de precintas de trilhos Barlow.

Bueiros.

No Ramal de S. Paulo foram reconstruidos varios bueiros, no que se empregaram 92m³ de alvenaria.

No mesmo Ramal e na 2.ª Secção construiram-se alguns bueiros novos, sendo de 284m³ o volume total de alvenaria empregada nelles.

Na 1.ª e 2.ª Secções e no referido Ramal substituiram-se por outras de ferro as superestructuras de madeira de 19 bueiros.

Na 3.ª Secção e ainda no mesmo Ramal de S. Paulo é indispensavel que se façam mais alguns bueiros abertos para se facilitar o escoamento das aguas nas occasiões das grandes chuvas, e se evitar assim o que ainda em fins de 1876 aconteceu de ficar alli o leito da Estrada submergido em varios pontos.

Obras de terra e muros de apoio.

Na 1.ª Secção ha necessidade de se alargarem alguns aterros para se dar mais base á linha, e afundarem-se as vallas lateraes em varios pontos a fim de se desecar o leito da Estrada.

Na 2.ª Secção, as importantes obras de consolidação dos aterros, executadas nestes ultimos annos, provaram bem, pois resistiram efficazmente ás chuvas torrenciaes de Novembro a Janeiro.

Não estão ainda completas; mas o que resta por fazer alli não exigirá grandes despezas.

Dos còrtes daquella Secção houve alguns desmoronamentos durante o anno; mas estes hão de sempre se dar em maior ou menor escala, como prova o que ainda recentemente aconteceu na estrada *União e Industria*, onde os taludes, apesar de serem pouco elevados e estarem feitos ha mais de nove annos, desabaram em varios lugares, entulhando o leito da estrada.

Pode-se, todavia, diminuir as probabilidades de desmoronamentos nos córtes, rampando os taludes, removendo as rochas mal seguras, empedrando os lugares escavados pelas aguas e construindo fortes muros de apoio na base. Já ha alli algumas dessas obras feitas, e outras semelhantes vão ser executadas nos lugares em que são indispensaveis, mas pouco a pouco, porque são dispendiosas, e frequentemente embaraçadas pela circulação dos trens.

No Ramal de S. Paulo, á excepção de alguns aterros encostados ao rio, os quaes estão sendo enrocados, e de alguns córtes que precisam ser rampados, ou desecados por meio de valletas de pedra, longitudinaes e transversaes, as obras de terra estão geralmente em bôas condições.

Na 3.ª Secção, apenas se nota, perto da Estação do Commercio, um córte cujo talude está continuamente descendo sobre o leito da Estrada.

Um aterro entre as Estações do Desengano e do Commercio foi cortado pela enchente no dia 1.º de Dezembro por falta de capacidade do boeiro para escoamento das aguas torrenciaes que para alli convergiram naquelle dia.

Refez-se o aterro, e collocaram-se sob os trilhos duas vigas de madeira, que serão removidas depois de augmentada a secção do boeiro.

No Ramal do Porto-Novo, as obras de terra resistiram soffrivelmente ás enxurradas e enchentes do dia e noite de 28 de Dezembro, pois os estragos que soffreram foram rapidamente reparados, como se verá do annexo — A 3 —.

Em alguns cortes, carecem, entretanto, os taludes de ser rampados ou empedrados, e se está procedendo a esse trabalho.

Na Linha do Centro é que a consolidação e conservação das obras de terra tem de ser mais despendiosas.

Em varios cortes o terreno tem rachado até algumas centenas de metros da linha, e está incessantemente correndo sobre o leito da Estrada, tornando-se por isso necessario ter nesses logares numeroso pessoal permanente para manter livre o transito dos trens.

N'outros, que apparentemente apresentam superficie solida, destacam-se ás vezes grandes massas de rochas decompostas, que se desaggregam depois de expostas ao ar.

Nos aterros de altura desconsiderada, como os do Poço-Manso e do Retiro, manifestam-se, depois das chuvas, grandes depressões e ha mais ou menos esborlamentos que deixam os trilhos suspensos.

Os estragos que alli causaram as aguas do fim do anno estão descriptos no annexo — A 3 —.

Empregam-se os meios para reparal-os, já refazendo-se com mais solidez os paredões que foram destruidos, já construindo-se vallas lateraes de alvenaria para derivação das aguas que se infiltram entre o terreno natural e o aterro, já finalmente reconstituindo-se os mesmos aterros com terra mais apropriada e consolidando-se a plata-forma superior com estacadas de trilhos velhos.

Em alguns cortes, onde é possivel ampararem-se os taludes e as rochas mal seguras com paredões, trata-se de levantar estes.

Emfim, envidam-se todos os esforços e lança-se mão de todos os recursos para se consolidar o leito da Estrada; mas o trabalho será longo e dispendioso.

Os serviços feitos durante o anno foram os seguintes:

Vallas. — Desobstruiram-se nas diversas Secções da Estrada e nos pateos das Estações 588.477 metros correntes de vallas em terra, renovaram-se 3.462 ditos idem idem, e abriram-se 3.495 metros de vallas novas.

Na 2.ª Secção concertaram-se 709 metros de vallas de alvenaria e construiram-se mais 107 metros de vallas tambem de alvenaria.

Córtes. — Na 2.ª Secção houve, no dia 19 de Dezembro, do córte junto á boca inferior do tunnel n. 2 um escorregamento de 400^{m3} de pedras, que foram removidos em 46 horas, tendo ficado durante este tempo interrompido o transito de mercadorias, e apenas continuado o de passageiros, sendo estes obrigados a transpor a pé o morro por cima dos tunneis ns. 2 e 3.

No dia 18 do mez de Novembro desabou do córte do kilometro 230, no Ramal do Porto-Novo, consideravel massa de rocha decomposta, na occasião mesmo em que penetrava no córte o trem mixto que tinha partido de Entre-Rios a 1 hora e 20 minutos da tarde, resultando dahi ficarem muito avariados a machina, o tender e um carro de mercadorias, e fallecerem o machinista e o foguista. As pedras foram removidas e a linha ficou livre ás 2 horas da tarde do dia seguinte.

O córte foi depois rampado.

Os estragos que soffreram os outros córtes por ocsasião das chuvas de 28 de Dezembro acham-se descriptos no annexo — A 3 —.

A quantidade total de terras desmoronadas e removidas do leito da Estrada durante o anno elevou-se a 1.241^{m3} de pedra e a 47.571^{m3} de terra.

Para o alargamento e rampamento de diversos córtes extrahiram-se 3.105^{m3} de pedra e 54.568^{m3} de terra,

No desecamento do rasgo, chamado do Almeida, no Ramal de S. Paulo, empregaram-se 159^{m3} de pedras. Alli os trabalhos de consolidação do leito da Estrada, que era constantemente alterado pelo movimento das terras dos taludes, ficou concluido do lado direito, e vae ser começado do lado esquerdo.

Aterros. — Muitos aterros têm sido alargados, principalmente no Ramal de S. Paulo, tendo-se empregado nesse serviço cerca de 26.600^{m3} de terra.

Na 2.ª Secção fizeram-se tambem estacadas de trilhos.

Lastro.

Durante o anno empregaram-se 41.600^{m3} de lastro de terra e areia, e 1.171^{m3} de pedra quebrada.

Cercas.

Construiram-se durante o anno 24.134 metros correntes de cercas de rilhos velhos em diversos lugares ao longo da linha, e 2.900 ditos nos pateos das Estações.

A extensão ainda por cercar é, entretanto, muito consideravel; mas este serviço deve ser feito, e sem demora, afim de se obstar completamente á entrada de animaes no recinto da Estrada; do encontro destes pelos trens, o que nem sempre é possivel evitar, tem resultado muitos accidentes e conseguintemente avarias no material rodante.

Passagens de nivel.

Foram reparadas as cancellas de 19 passagens de nivel, e estabeleceu-se uma na Quinta Imperial, em S. Christovão.

Edificios.

Na Estação da Côrte o edificio principal é por demais acanhado para os fins a que tem de satisfazer.

Se parecia ter acommodações sufficientes quando em 1870 foi concluido, não tem hoje mais a capacidade necessaria para conter as diversas repartições do trafego, uma das quaes, a da via-permanente, teve, em Novembro ultimo, de ser removida de um dos armazens onde estava para o referido edificio, por ser preciso entregar para o serviço de mercadorias o espaço que occupava naquelle armazem.

É que em 1870 havia menos de 300 kilometros de linha em trafego, e hoje ha cerca de 550, tendo augmentado na mesma proporção o movimento da Estrada, cuja maior parte afflúe á Estação da Côrte, e crescido igualmente o pessoal das repartições que dirigem e fiscalisam todo o serviço.

Assim, o archivo e a contabilidade centraes estão reunidas em uma pequena sala, que mal chegaria para uma dessas repartições. A thesouraria não tem casa forte: possúe apenas um cofre, que se acha na mesma sala da pagadoria, onde ainda trabalham o escrivão e seu auxiliar, além do proprio thesoureiro, fiel e pagador.

O escriptorio do trafego está destribuido por varias salas, sem as indispensaveis accommodações, e separadas umas das outras, com grave inconveniente para o serviço.

O archivo da contadoria do trafego está espalhado em varios lugares, e parte até atirado no canto de um armazem.

A via-permanente está igualmente privada de um archivo, onde guarde os desenhos da Estrada, dos quaes, por isso, tem-se extraviado alguns.

A impressão de bilhetes faz-se por cima do forro da parte central do edificio, em local apertado e excessivamente quente, onde as machinas tocam aos caibros do madeiramento.

Para se collocar um escriptorio destinado ao serviço especial do correio, telegrapho e pequenos volumes de encommendas, teve-se de remover do pavimento terreo de um dos pavilhões o botequim que alli havia, sendo necessario levantar-se para este uma construcção provisoria ao lado da plata-fórma de embarque dos passageiros.

Todos estes inconvenientes acima apontados seriam removidos com a construcção de duas alas contiguas ao edificio principal, conforme o projecto que já apresentei, as quaes, além de augmentarem as accommodações do edificio, seriam, sob o ponto de vista architectonico, o seu complemento indispensavel, e dar-lhe-hiam mais elegancia e belleza.

A construcção destas obras importaria em cerca de 110:000$000.

Se se examina a área disponivel nos armazens para o movimento das mercadorias, e no pateo para a circulação das carroças e manobras dos trens, vê-se que a deficiencia de espaço ainda é mais sensivel, e só póde ser sanada com a construcção da estação maritima como está projectada (Annexo — A 4 —).

Passando a expôr as obras feitas nesta Estação, mencionarei as mais importantes que foram executadas de Setembro a Dezembro,

Foi reparado o terraço da frente do edificio principal.

Foi preparada decentemente para familias a sala que outr'ora era destinada para esse fim e que estava transformada em escriptorio dos conferentes da Provincia.

Augmentaram-se as plata-formas do armazem da rua do General Pedra, removendo-se para o local do antigo escriptorio da via-permanente as repartições dos fieis, que antes se achavam naquelle armazem.

Sobre as portas desse mesmo armazem collocaram-se alpendres para abrigar da chuva as mercadorias no acto do carregamento em carroças.

Augmentou-se tambem a plata-forma de outro armazem.

Começou-se a construcção de um accrescimo a um dos armazens e a de um edificio junto á rua do General Pedra para o serviço de certas encommendas, animaes pequenos, aves, verduras e miudezas alimenticias que ficavam amontoadas sobre as plata-formas do edificio principal, por onde embarcam e desembarcam as pessoas.

Em S. Diogo foi começada no mez de Maio a construcção, anteriormente autorisada por Aviso de 23 de Fevereiro de 1872, do edificio destinado ao serviço da tracção, o qual constará de uma rotonda para 25 locomotivas e de um corpo principal, onde serão alojadas as officinas de pequena reparação, o deposito de material e ferramentas, e os escriptorios.

O girador do centro da rotonda ficou prôsupto em 31 de Dezembro.

Nas Estações dos suburbios fizeram-se pequenas reparações, pinturas e modificações nas divisões interiores; e começou-se a construcção de cercas para se fecharem os patios.

Em Cascadura assentou-se um girador para o serviço das machinas dos trens dos suburbios.

Na Estação da Bifurcação substituio-se o zinco da coberta por telhas chatas; collocaram-se portas e janellas e reformaram-se os baldrames.

Em Mendes construio-se uma rampa para embarque de animaes.

Em Sant'Anna substituio-se o asphalto, que estava todo quebrado e esburacado, do compartimento da Agencia, por concreto.

Na Barra renovaram-se 1.981^{m} da coberta da casa das machinas; e reconstruio-se a plataforma do serviço de mercadorias.

No Commercio, concluio-se a reparação do edificio, começada em Maio de 1875.

No Casal ficou concluida, antes de findo o anno, a construcção do edificio, que occupa uma área de 205$^{m^2}$, e é todo á roda guarnecido de uma plata-forma de alvenaria de 3 metros de largura com 4 rampas nos angulos.

Esse edificio importou em 25:472$350.

Despenderam-se mais, a saber: 929$350 n'uma plata-fórma para passageiros do lado opposto; 2:742$000 em 3.171$^{m^3}$ de aterro no pateo da Estação; e 4:229$759 com a construcção do desvio.

O Sr. Francisco de Paula Santos, cuja fazenda é proxima á Estação, concorreu com a quantia de 12:000$000, sendo, portanto, de 21:373$459 a importancia desembolsada pela Estrada.

Na Divisa, construio-se uma coberta de 20 metros de comprimento entre columnas, sôbre a plata-fórma, para o serviço dos trens de passageiros.

Em Santa Fé, fez-se uma plata-fórma de 48 metros de comprimento e 3 de largura para o serviço de passageiros.

No Porto-Novo, começou-se a reparação dos dous pavilhões do lado direito, um dos quaes tinha as madeiras bastante arruinadas.

No primeiro pavilhão do lado esquerdo funcciona a agencia, e só carecia de pintura, que se está fazendo.

O segundo pavilhão, porém, que estava entregue a empregados da companhia *Estrada de ferro da Leopoldina*, os quaes alli residiam, e cosinhavam no canto de uma sala sem fogão apropriado, achava-se reduzido a deploravel estado, precisando de trabalhos de limpesa e de concertos, que teriam de importar em não pequena somma.

Como esse pavilhão tinha sido construido para servir de hotel, mandei procurar quem quizesse alli encarregar-se dessa empresa fazendo por sua conta as obras de que necessitava o pavilhão.

Foi-me para esse fim apresentado o Sr. Ricardo Gomes da Silva com quem celebrei logo o contracto, obrigando-se elle a pagar adiantado o aluguel mensal de 150$000 pelo pavilhão, e a fazer á sua custa todas as obras indispensaveis.

Esse contracto tem sido fielmente cumprido.

Varias Estações carecem de mais accommodações para residencia dos empregados, pois em algumas está a Estrada pagando aluguel de casa para aquelle fim.

Outras necessitam de pinturas e concertos que vão ser feitos.

Em certas Estações da Linha do Centro é preciso substituir o calçamento de parallelipipedos dos armazens por soalho de madeira ou por concreto liso, porque aquelle calçamento estraga os saccos em que vem acondicionados o café, o feijão, o milho e outros generos. Já ouvi a fazendeiro declarar que preferia remetter com mais despeza seus productos por intermedio da companhia *União e Industria*, porque esta empresa dispõe de armazens assoalhados onde os generos não soffrem depreciação, como acontece nas Estações da Estrada de Ferro D. Pedro II, pelo contacto com a pedra humida, e nem os saccos se rasgam.

Despeza.

As que se fizeram durante o anno com a Secção da via-permanente importaram em 1.781:808$279, sendo:

Em vigilancia, policia e conservação ordinaria da linha e edificios.....	1.184:315$638
Em grandes reparações e conservação extraordinarias, idem, idem.....	352:655$280
Em obras novas, idem, idem.....	183:973$730
Em administração	60:863$631
	1.781:808$279

As medias por kilometro das despezas feitas durante o anno com a policia e vigilancia da linha, conservação ordinaria da via-permanente, e edificios, e com a conservação extraordinaria e grandes reparações, em cada uma das Secções e Ramaes da Estrada, foram as que constam do seguinte quadro:

SECÇÕES.	Policia.	Conservação ordinaria.	Conservação extraordinaria.	TOTAL.
1.ª Secção	458$359	3:683$872	131$212	4:273$443
2.ª »	353$293	4:170$654	521$089	5:045$036
3.ª »	78$186	2:632$309	131$982	2:842$477
Linha do Centro	250$817	1:344$601	989$995	2:585$413
Ramal de Macacos	335$832	1:001$310	69$209	1:496$351
» de S. Paulo	290$342	1:298$588	786$162	2:375$092
» do Porto-Novo	87$357	1:390$056	553$955	2:031$368

A media geral das despezas de policia, conservação ordinaria e extraordinaria da via-permanente nos annos de 1876 e 1875 foi:

	1876.	1875.	Differença em 1876.
Por kilometro em trafego (*)	3:191$311	3:167$595	+ 23$716
» trem-kilometro	1$257	1$288	— $031
» locomotiva-kilometro	$954	1$004	— $050
» vehiculo-kilometro	$082,4	.....	....

Almoxarifado.

Na acquisição dos objectos necessarios ao serviço da Estrada tenho, sempre que é possivel e conveniente, recorrido ao meio de chamar propostas pelas folhas publicas, e na quasi totalidade dos generos comprados por essa fórma se tem alcançado, em relação aos preços anteriores, reducções notaveis, principalmente quanto a livros e impressos, onde as differenças para menos tem-se elevado algumas vezes até a mais de cento por cento, admittindo-se apenas alguma tolerancia na qualidade do papel.

Nem sempre, porém, é possivel usar desse meio, ou porque ha urgente necessidade do objecto, ou por não existir senão em alguma casa especial, ou por qualquer outra circumstancia.

(*) A extensão média, cujas despezas de conservação foram carregadas ao custeio, foi de 481k,611, por terem sido levadas a conta de construcção as despezas com a via-permanente nos primeiros 6 mezes depois de entregue cada accrescimo de linha ao trafego.

Dos artigos que podem com vantagem vir directamente dos mercados estrangeiros e de que a Estrada precisa ter porção em deposito, tem-se feito encommendas para a Europa.

A recepção dos generos é feita pelo Almoxarife, e a pessoa que actualmente exerce este cargo tem dado inequivocas provas de muito zelo e muita dedicação ao serviço.

Pessoal.

Os quadros annexos — A 2 —, — B —, — D 1 — e — E 1 — mencionam o pessoal existente em 31 de Dezembro de 1876 em cada uma das repartições da Estrada.

A necessidade de supprir immediatamente as faltas que se dão no pessoal das Estações e dos trens obriga a ter sempre certo numero de auxiliares extraordinarios promptos para seguirem de um momento a outro para qualquer ponto da Estrada.

Na admissão desses auxiliares, d'entre os quaes são escolhidos os amanuenses, conductores de trens e conferentes, tenho sido rigoroso, já exigindo certificados de conducta illibada, já sujeitando-os a exames da lingua portugueza e de contabilidade, e rejeitando todos os que não dão boas provas.

Para algumas classes de empregados, sobretudo dos que andam mais expostos ao tempo e têm de fazer frequentes viagens, os vencimentos são por demais exiguos, e tanto mais quanto se considera que ao servidor da Estrada não concede a lei nenhum amparo nos casos de invalidez, aliás frequentes, ou quando a idade já lhe não permitte trabalhar.

Em geral, os empregados da Estrada servem bem e cumprem seus deveres.

Terminando aqui o relatorio do anno de 1876, cabe-me assegurar a V. Ex. que esforcei-me por tornal-o o mais completo possivel, incluindo todos os dados e informações que pude obter dos documentos que encontrei, e expondo com toda a franqueza e com algum desenvolvimento o estado da Estrada, o que se fez durante o anno, e o que carece ser feito para elevar a nossa primeira via-ferrea ás condições em que merece ser collocada afim de corresponder ao que della se tem o direito de esperar.

Deus guarde a V. Ex.

Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Dr. Thomaz José Coelho de Almeida, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

O DIRECTOR,

Francisco Pereira Passos.

Acompanham os seguintes annexos:

A 1 — Relação dos contractos celebrados de 10 de Janeiro a 15 de Dezembro de 1876.

A 2 — Relação do pessoal da Administração Central em 31 de Dezembro de 1876.

A 3 — Officio da Directoria, de 31 de Janeiro de 1877 relatando as occurrencias na Estrada por occasião das fortes chuvas nos ultimos dias de Dezembro de 1876 e primeiros de Janeiro de 1877.

A 4 — Officio da Directoria, de 24 de Fevereiro de 1877 apresentando os planos e orçamento para a construcção da Estação Maritima na Gambôa.

A 5 — Balanço em 31 de Dezembro de 1876.

A 6 — Demonstração da conta de Lucros e Perdas.

A 7 — Balanço da receita e despeza do trafego no anno de 1876.

A 8 — Synopse da receita e despeza effectiva (no Rio de Janeiro) no anno de 1876.

A 9 — Capital empregado em 31 de Dezembro de 1876.

A 10 — Quadro demonstrando desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada até 31 de Dezembro de 1876, a renda bruta, liquida e custeio e a relação entre este e a renda bruta, e a extensão de linha entregue ao trafego.

A 11 — Quadro demonstrando desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de Dezembro de 1876, as datas em que se abriram as diversas Estações, a extensão de linha entregue ao trafego, o custo por secção e por kilometro, não incluindo a importancia das Estações.

B — Mappa da distribuição do pessoal da secção do Trafego e do Telegrapho.

B 1 — Demonstração do movimento e receita do Trafego, durante o anno de 1876.

B 2 — Demonstração mensal das receitas no anno de 1876.

B 3 — Demonstração da carga e importancia dos fretes com que concorreu a Companhia União e Industria, no anno de 1876.

B 4 — Movimento do Trafego durante o anno de 1876.

B 5 — Movimento e producto de viajantes entre todas as Estações pelos trens de passageiros e mixtos, exclusive os dos suburbios, no anno de 1876.

B 6 — Movimento e producto de viajantes entre as Estações de suburbios, no anno de 1876.

B 7 — Estatistica de merdadorias da Côrte para as Estações do interior, no anno de 1876.

B 8 — Estatistica de mercadorias do interior para as demais Estações, no anno de 1876.

B 9 — Estatistica de bagagem, animaes e carros expedidos de diversas Estações, no anno de 1876.

B 10 — Classificação das Estações pelo movimento de mercadorias, no anno de 1876.

B 11 — Classificação das Estações pelo movimento de passageiros, no anno de 1876.
B 12 — Despezas geraes do Trafego, no anno de 1876 (mensalmente).
B 13 — Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios, nos annos de 1861 a 1876.
B 14 — Movimento e producto de viajantes entre as Estações dos suburbios, nos annos de 1875 e 1876.
B 15 — Movimento e producto de viajantes por secções, no anno de 1876.
B 16 — Demonstração do movimento e receita do Ramal de Macacos, nos annos de 1861 a 1876.
B 17 — Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de Dezembro de 1876.
B 18 — Movimento de bagagens, mercadorias, animaes e carros, desde 1859 até 31 de Dezembro de 1876.

C 1 — Telegrammas particulares transmittidos, durante o anno de 1876.
C 2 — Telegrammas transmittidos em serviço dos Governos Geral e Provincial, durante o anno de 1876.
C 3 — Telegrammas transmittidos em serviço da Estrada, durante o anno de 1876.
C 4 — Despeza feita com o pessoal, impressos, apparelhos, pilhas, conservação da linha e obras novas, durante o anno de 1876.

D 1 — Quadro do pessoal da Locomoção em 31 de Dezembro de 1876.
D 2 — Consumo de combustivel e lubrificante por serviços e secções e por locomotiva-kilometro no anno de 1876.
D 3 — Despeza feita pela Locomoção, no anno de 1876.
D 4 — Desenvolvimento das despezas com as reparações do material rodante, no anno de 1876.
D 5 — Desenvolvimento da despeza feita com o serviço de Tracção.

E 1 — Quadro do pessoal da Via Permanente, em 31 de Dezembro de 1876.
E 2 — Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções com a conservação ordinaria da Via Permanente e edificios, em 1876.
E 3 — Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções com a conservação extraordinaria e grandes reparações da Via Permanente e edificios, em 1876.
E 4 — Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções com a construcção das obras novas da Via Permanente e edificios, em 1876.
E 5 — Resumo das despezas feitas em cada mez com a administração da Via Permanente e com os trabalhos para outras repartições, em 1876.
E 6 — Emprego de trilhos, accessorios e durmentes na Via Permanente, no anno de 1876.

ANNEXOS.

A I.

E. de F. D. Pedro II. — Relação dos contractos celebrados de 10 de Janeiro a 15 de Dezembro de 1876.

JANEIRO.

A 10.— Contractou-se com Joseph Duranté, a excavação necessaria para a fundação do pilar n. 2, da ponte da Cachoeira.

A 13.— Com a Companhia Ponta d'Arêa, o fornecimento das superstructuras metallicas para nove pontilhões da 4.ª sub-secção da Linha do Centro.

A 19.— Com José Pinto da Cunha Fernandes, o fornecimento de 62.000 dormentes.

FEVEREIRO.

A 11.— Com Luiz Lopes Cooper & Comp, a preparação da superstructura metallica da ponte do Pinho, na 5.ª sub-secção da Linha do Centro.

A 15.— Com Francisco Gomes da Silva, a construcção de uma Estação no lugar denominado Bemfica, na Linha do Centro.

MARÇO.

A 1.— Com Joseph Duranté, a excavação necessaria para a fundação do pilar n. 4 da ponte da Serraria.

A 11.— Com Thomaz Duffles, as estacadas e engradamentos necessarios para as fundações dos pontilhões que têm de ser executados entre as estacas 0 e 300 além da Garganta de João Ayres, na Linha do Centro.

ABRIL.

A 19.— Com Martin Henry Edward Wills, o assentamento da via permanente e o das superstructuras metallicas das pontes e pontilhões da parte da Linha do Centro, comprehendida entre a estaca 125 + 13 da 4.ª sub-secção da mesma Linha e o fim da 5.ª sub-secção (6.º kilometro além da Garganta de João Ayres).

JUNHO.

A 14.— Lavrou-se a escriptura de venda de um terreno no Arraial de S. Miguel e Almas de João Gomes, comprado pela Estrada a Ignacio Alexandre Lopes pela quantia de 600$000.

A 17.— Estabeleceram-se as condições pelas quaes se concedia a Monteiro Junior & Comp., o assentamento de um desvio entre o armazem dos mesmos e o da Estrada de Ferro na Estação de Colofeita.

A 20.— Estabeleceram-se as condições pelas quaes se concedia ao Tenente-Coronel Damaso José Barroso de Carvalho, o assentamento de um desvio entre o armazem do mesmo senhor e o da Estrada de Ferro na Estação de Anta.

A 28.— Contractou-se com Francisco Gomes da Silva, a construcção de uma Estação na povoação de João Gomes, na Linha do Centro.

AGOSTO.

A 18.— Estabeleceram-se as condições pelas quaes se concedia ao Tenente-Coronel Damaso José Barroso de Carvalho, a abertura de uma porta em frente á Estrada de Ferro no armazem que pretende construir no Rainal de Porto Novo do Cunha, Estação de Anta.

A 26.— Contractou-se com João Francisco Corrêa, as estacadas e engradamentos que forem necessarios para as fundações das pontes e pontilhões que têm de ser executados entre as estacas 300 e 600 além da Garganta de João Ayres, na Linha do Centro,

OUTUBRO.

A 12.— Estabeleceram-se as condições pelas quaes se concedia a Adolpho Colombez, a pintura da Estação de Todos os Santos.

A 23.— Contractou-se com Selim Castello, o fornecimento de 20.000 dormentes de madeira de lei.

No mesmo dia com o Dr. João Paulo dos Santos Barreto, igual fornecimento.

A 28.— Com Dionysio Marques, igual fornecimento

A 30.— Com José da Silva Figueira, igual fornecimento.

NOVEMBRO.

A 2.— Contractou-se com o Commendador João Paulino de Azevedo Castro, o fornecimento de tijolos.

A 9.— Com Ricardo Gomes da Silva, o arrendamento de um terreno na Estação do Porto Novo do Cunha, para nelle estabelecer um hotel.

A 17.— Com Manoel Leocadio de Oliveira, o fornecimento de 50.000 dormentes de madeira de lei.

A 18.— Lavrou-se a escriptura de venda de tres quintas partes do Trapiche denominado Gambôa, compradas pela Estrada de Ferro ao Conselheiro Dr. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros, Dr. Antonio Maximinio Fernandes Pereira e sua mulher, e Daniel José Cardoso e sua mulher.

Na mesma data lavrou-se escriptura de venda dos predios ns. 149, 151 e 153 da rua da Gambôa, comprados pela Estrada ao Commendador Antonio de Calazans Raythe e sua mulher.

A 29.— Lavrou-se a escriptura de venda de um terreno occupado pelo Ramal de Macacos, comprado pela Estrada ao Commendador João Paulino de Azevedo Castro e sua mulher.

A 30.— Lavrou-se a escriptura de venda de uma quinta parte do Trapiche denominado Gambôa n. 82, comprada pela Estrada ao Exm. Sr. Veador José Dias da Cruz Lima e sua mulher D. Anna Henriqueta de Barros Pereira Dias Lima.

Na mesma data lavrou-se a escriptura de venda de uma outra quinta parte do Trapiche denominado Gambôa n. 82, comprada pela Estrada ao Exm. Sr. Veador José Dias da Cruz Lima, como tutor de suas sobrinhas, Hortencia e Laura.

DEZEMBRO.

A 4.— Estabeleceram-se as condições pelas quaes se concedia ao Conselheiro Guilherme S. Capanema, o prolongamento do desvio da sua fabrica até a plata-fórma da Estação do Rodeio.

A 16.— Lavrou-se a escriptura de venda de um terreno á rua da Gambôa, comprado pela Estrada a Domingos José Pereira Meirelles.

A 18.— Contractou-se com Joaquim José Mariano da Silva, o arrendamento da parte do edificio, na Estação da Cachoeira, destinada para hotel.

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1876.

O Secretario, *Manuel Fernandes Figueira.*

A 2. E. de F. D. Pedro II.—Relação do pessoal da Administração Central em 31 de Dezembro de 1876.

EMPREGADOS.	REPARTIÇÕES.					TOTAL.
	Secretaria.	Contabilidade central.	Thesouraria.	Serviço telegraphico.	Almoxarifado.	
Director	.....	.....	.....	.....	.....	1
Secretario	1	.....	.....	.....	.....	1
Comprador	1	.....	.....	.....	.....	1
Official	1	.....	.....	.....	.....	1
1.os Escripturarios	1	1	.....	.....	.....	2
2.os ditos	2	1	.....	.....	.....	3
Amanuenses	3	.....	.....	.....	1	4
Continuo	1	.....	.....	.....	.....	1
Guarda-Livros	.....	1	.....	.....	.....	1
Ajudante do dito	.....	1	.....	.....	.....	1
Thesoureiro	.....	.....	1	.....	.....	1
Pagador	.....	.....	1	.....	.....	1
Escrivão	.....	.....	1	.....	.....	1
Fiel do thesoureiro	.....	.....	1	.....	.....	1
Auxiliar do Escrivão	.....	.....	1	.....	.....	1
Dito do Pagador	.....	.....	1	.....	.....	1
Chefe do serviço telegraphico	.....	.....	.....	1	.....	1
Almoxarife	.....	.....	.....	.....	1	1
Fiel do dito	.....	.....	.....	.....	1	1
Despachante	.....	.....	.....	.....	1	1
Encarregado do Combustivel	.....	.....	.....	.....	1	1
Guardas	1	.....	.....	.....	2	3
Auxiliares	.....	.....	.....	.....	4	4
Guarda rondante	.....	.....	.....	.....	1	1
SOMMA	11	4	6	1	12	35

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 28 de Fevereiro de 1877.

O secretario, Manuel Fernandes Figueira.

A 3.

N. 53. — Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II. — Rio de Janeiro, 31 de Janeiro de 1877.

Illm. Exm. Sr.

Tenho a honra de apresentar a V. Ex. a seguinte exposição das occurrencias nesta Estrada por occasião das fortes chuvas que cahiram nos ultimos dias de Dezembro e primeiros de Janeiro proximos passados, produzindo estragos consideraveis na via permanente, e causando a interrupção do trafego da Estação de Ubá em diante.

Foi espantoso o temporal que desabou nos valles do Parahyba e do Parahybuna durante o dia 28 de Dezembro ultimo e a noite de 28 para 29; e aquelles rios engrossaram a ponto tal que trasbordaram sobre os campos adjacentes.

Em cinco fazendas proximas arrombaram-se os açudes, e as aguas destes, invadindo o leito da Estrada, causaram-lhe os estragos principaes, destruindo uma ponte, aluindo outra, abatendo ou cortando aterros em larga escala e em differentes pontos.

Ao partir de Ubá o trem mixto do dia 28, era tal a chuva que nada se podia ver e só á luz dos relampagos se distinguiam os terrenos completamente inundados de um e outro lado da linha: em todos os boeiros e pontilhões a agua trasbordava, e nas pontes da Chacarinha, Mingú e Cantagallo, apezar de terem de 7 a 8 metros de altura, sobrepujava o leito da Estrada, elevando-se muito acima do nivel desta, até além do viaducto da fazenda de Cantagallo, de sorte que raro era o lugar em que se viam os trilhos.

Nas proximidades de Entre Rios e Parahyba ficaram tambem inundados os campos, e os moradores abandonaram as casas, refugiando-se a maior parte delles naquella Estação.

Foi o referido trem mixto, que devia chegar a Entre Rios ás 8 horas e 50 minutos, mas já ia atrazado, o ultimo que passou pela ponte da Chacarinha; pouco depois de sua passagem foi essa ponte arrebatada pelas aguas de um açude arrombado, as quaes, de envolta com outros destroços, traziam tambem os de uma

casa de negocio com tudo quanto dentro existira. Essa casa achava-se situada no caminho que as aguas tomaram de sorpresa.

O trem mixto, que parte de Juiz de Fora ás 2 horas e 23 minutos, não pôde tão pouco nesse dia chegar a Entre Rios, e pernoitou no kilometro 200, retido por um grande desmoronamento de terras: os passageiros foram a pé, por um desvio, até aquella Estação.

Segue uma relação resumida dos estragos causados e dos trabalhos que se executaram para de prompto se restabelecer o transito.

DA BARRA DO PIRAHY A UBÁ.

Kilom. 146: abateu a boca inferior de um bueiro coberto.
Kilom. 148: foi carregada parte de um paredão de 1m,00 de espessura.
Kilom. 155: correu parte de um aterro cubando..... 96m³
Kilom. 158: abateu e correu parte de um aterro cubando..... 54m³
Kilom. 161: houve um desmoronamento de..... 30m³
Kilom. 163: houve um desmoronamento de..... 120m³
Kilom. 164: houve um desmoronamento de..... 70m³
Kilom. 165: houve um desmoronamento de..... 30m³

Kilom. 146 a 153: ficaram entupidos todos os valos, valletas e bueiros, e em grandes extensões achou-se a linha coberta por camadas de 0m,30 a 0m,50 de espessura de terras, areias, etc. trazidas pelas enxurradas.

DE UBÁ A PARAHYBUNA.

Kilom. 174: um desmoronamento de..... 90m³
Kilom. 183: um desmoronamento de..... 120m³

A ponte da Chestarinha perdeu a superstructura metallica de 12m,70 de comprimento e o encontro do lado de Ubá, que era formado por um arco de cantaria de 5m,15 de abertura, do qual apenas ficou uma parte, e esta mesma arruinada por estarem abalados e desligados todos os pedras; o encontro do lado da Parahyba, igualmente em arco de cantaria de 5m,15 de abertura, soffreu tambem consideravelmente, a ponto de ser necessario agora demolil-o para ser reconstruido. Foi feita uma ponte provisoria para 21m de vão por meio de 5 cavalletes formados de estacas batidas a macaco, com espaçamentos proximamente iguaes, e supportando duas vigas de madeira sobre que se assentaram os dormentes. Ficou á testa deste serviço, e nelle permaneceu até a conclusão, o Sr. Engenheiro Jorge Rademaker, chefe do Trafego, o qual desenvolveu grande actividade e energia na execução da obra, pois conseguio dar passagem aos trens sobre a ponte no dia 7 de Janeiro.

Kilom. 188: A ponte do Mingu, do mesmo typo, soffreu infraescavação no pilar do arco de pedra do lado da Parahyba, e ficou com a abobada um pouco abaixada; por não offerecer assim inteira confiança fizeram-se reparos provisorios por meio de enrocamento e de um cavallete de madeira para apoio da viga de ferro do vão central, alliviando-se tambem os dous arcos com a collocação de vigas de madeira debaixo dos trilhos.

Kilom. 198—199. Correu muita terra sobre a linha em uma extensão de mais de 200m, cubando proximamente em dous cortes..... 350m³

Kilom. 199—200. Cahiram tres pequenas barreiras com..... 60m³

Kilom. 200—201. Abateu um aterro em uma extensão de 15^{m}, exigindo para levantal-o..... 62^{m3}

Houve mais cinco desmoronamentos de terras e pedras, atulhando principalmente as valletas, de..... 172^{m3}

Kilom. 201—202. Pequenos desmoronamentos com..... 20^{m3}

Kilom. 202—203. Em consequencia do arrombamento de um grande açude da fazenda da Boa-União, pertencente á Exm.ª Viscondessa do Rio Novo, foi varrido o aterro proximo ao pontilhão em frente a essa fazenda, com 5^{m} de altura e em 80^{m} de extensão, ficando os trilhos assentados no fundo, no terreno natural, e com poucos dormentes. Para o restabelecimento deste aterro houve um movimento de terras superior a 3.600^{m3}, empregando-se para o consolidamento da linha vigas de madeira apoiadas sobre duas pilhas de dormentes, e dous cavalletes de madeira. Neste lugar deu-se passagem á machina na manhã do dia 4.

As aguas do mesmo açude carregaram tambem em 450^{m} de extensão a metade de outro aterro com 1^{m},60 de altura, ficando toda a linha suspensa no ar de um lado e em 3 pontos cortado o aterro de lado a lado, em extensões de 6 a 10 metros.

Houve ahi um movimento de terras de proximamente..... 1.600^{m3}

Kilom. 204—205. Abateu um aterro sobre 15^{m}, exigindo..... 60^{m3}

Cahiram quatro pequenas barreiras que entulharam as valletas com 70^{m3}

Kilom. 205—206. Um grande desmoronamento com 1.300^{m3} aproximadamente, que ainda não foi todo removido, tendo-se sómente aberto passagem aos trens.

Kilom. 206—207. Tres grandes desmoronamentos nos córtes do morro de Santa Anna, dos quaes foram removidos até o dia 4, 900^{m3} proximamente ; continúa até hoje a trabalhar ahi uma turma de 30 homens, porque o morro rachou e vagarosamente desce sobre a linha, sendo preciso trabalho continuo para ter a circulação dos trens desimpedida.

Kilom. 210—217. O aterro de Cantagallo soffreu forte depressão, e deu-se um escorregamento de pedras de..... 30^{m3}

Kilom. 217—218. Desmoronamento de terras e pedras, arrastando um muro de sustentação que entortou alguns trilhos.

Na entrada do tunnel do Inferno deu-se um escorregamento de terras e pedras, vindo sobre a linha grossos troncos de arvores e grandes raizes.

Kilom. 220—221. Pedras e terras desmoronadas, entortando dous trilhos.

Kilom. 221—222. Grande desmoronamento de pedras em um rasgo, entortando dous trilhos, e cubando proximamente..... 160^{m3}.

Kilom. 224—225. Taludos de aterros rachados e desmoronados em alguns pontos e abatidos em outros.

O aterro em que foi fundada a Estação de Parahybuna abateu consideravelmente, causando serios estragos em uma extremidade da plataforma e em um canto do armazem, o qual ameaçou ruina, e teria sem duvida cahido se tivessem continuado as chuvas com a mesma intensidade por mais algumas horas.

O rio crescendo carregou parte desse aterro, ficando sem firmeza alguma a linha que passa pela frente da Estação e a que conduz ao gyrador ; estas linhas só poderão servir depois de restabelecido o aterro, o que se está fazendo. Foi preciso esperar que o rio baixasse para se construir um paredão de revestimento, que já está concluido.

Além dos desmoronamentos citados deram-se outros de menor importancia,

que foram immediatamente removidos: esta parte da estrada soffreu muito em geral; as vallas, valletas e boeiros ficaram obstruidos pelas enxurradas.

DE PARAHYBUNA AO RIO NOVO.

Pequenos estragos nos aterros e no lastro da linha de Parahybuna ao Rio Preto, não interrompendo, porém, o transito.

Abatimento dos aterros e escorregamento de terra dos taludes desde a ponte sobre este rio até o kilom. 234.

Seis pequenos desmoronamentos de 200 a 250 metros cubicos de terra entre a mesma ponte e o kilom. 234.

Do kilom. 234 ao 238 houve maiores estragos, tendo cinco aterros grandes de 200 a 250 metros abatido de modo que a linha ficou descalçada; quatro outros nas cabeceiras das pontes alluiram, ficando os trilhos no ar, e dous foram cortados pela enchente, sendo um na extensão de 8ᵐ e outro na de 14ᵐ.

Neste lugar houve interrupção do transito, de 29 de Dezembro de 1876 a 6 de Janeiro de 1877.

No restabelecimento dos aterros acima mencionados, e calçamento da linha, empregaram-se aproximadamente 1500ᵐ³,00 de terras.

Nas cabeceiras das pontes e em um encoramento na base de um aterro empregaram-se cerca de 150ᵐ³,00 de pedras extrahidas dos córtes proximos, bem como quatro vigas de madeira nuda e diversas peças cortadas no mato, para reforço nas entradas das pontes e estivadas nos aterros novos e mal acamados.

Foi mudada a linha em dous lugares, afastando-se-a da beira dos aterros escorregados; e fizeram-se estacadas de madeira para segurar o talude de um aterro, achando-se ainda em construcção uma mais reforçada e dupla com travamento atravéz da linha.

Removeram-se tambem diversas pedras descidas dos córtes sobre a linha, e substituiram-se os trilhos e dormentes estragados pelas referidas pedras.

Kilom. 239 ao pé da ponte do Bom Successo: desmoronamento da rampa de um córte de terra e pedras; terra removida 700ᵐ³, pedras 50ᵐ³. Comquanto não esteja ainda concluido este serviço, não offerece mais receio.

Kilom. 241. Desmoronamento em um córte, terra 300ᵐ³, pedra 9ᵐ³

Kilom. 242. Desmoronamento em um córte, terra 150ᵐ³.

Kilom. 243. Desmoronamento em um córte, terra 225ᵐ³, pedra 6ᵐ³.

Um desmoronamento em outro córte, terra 25ᵐ³.

Kilom. 244. Desmoronamento em um córte, pedra molle e solta 75ᵐ³, terra 15ᵐ³.

Um aterro rachado e abatido; para reparal-o empregaram-se 20ᵐ³.

Correu um aterro na distancia de 10ᵐ e de 2ᵐ de altura. Fez-se uma estacada transversal deixando abertura para as aguas.

Tem-se de construir ahi um boeiro coberto para a passagem das aguas pluviaes.

Abateu e rachou o aterro ao pé da ponte da Cayoaba, lado inferior, na distancia de 30ᵐ.

Kilom. 250. Houve no rasgo da Saledade um desmoronamento de 60ᵐ³ de terra.

Foi carregado pelas aguas do açude, que se arrombou, da fazenda da Soledade, um aterro até o solo natural na distancia de 45ᵐ,00 e de 180ᵐ × 6ᵐ,00 de secção,

e para reparal-o construio-se uma estacada de trilhos em terra solida com paredes de madeira parallelas á linha, sendo socado o aterro novo entre estas paredes para se obter resistencia.

O arrombamento deste aterro determinou o descarrilhamento da machina do lastro ás 11 horas e 30 minutos da noite de 28 para 29, quando ia este trem em soccorro dos aterros do Poço Manso nos kiloms. 234 a 238, que já tinham obrigado o trem de passageiros em direcção á Juiz de Fóra a fazer baldeação.

Deixou-se uma abertura de 2^m de vão no lugar mais baixo do aterro para dar escoamento ás agoas.

Kilom. 252. Desmoronamento de 5^{m^3},00 de pedra molle.

Kilom. 256. Na boca inferior do tunnel do Passa Tres houve desmoronamento de pedras e terra; removeram-se de pedras 15^{m^3} e de terra 45^{m^3}.

Kilom. 258. Rachou e escorregou um aterro até o eixo da linha em uma extensão de 50^m, obrigando a se recuar a linha de $2{,}50^m$ do antigo eixo em uma distancia de 90^m, dando passagem apenas a trens de lastro do dia 29; houve outro desmoronamento de aterro que impossibilitou o transito: os dous aterros foram ligados por uma só tangente. A linha ficou mudada em uma extensão de 115^m,00.

Kilom. 263. O córte da Cachoeira soffreu consideravelmente; augmentando de dia em dia a queda de enormes pedras e terra, tornou-se difficil a remoção das mesmas, e ficou por isso interrompido o transito até o dia 10 de Janeiro, de Cedofeita em diante.

Já se tem removido cerca de 100^{m^3},00 de terra e 600^{m^3},00 de lama.

Kilom. 270. Houve escorregamento de aterro, ficando a linha suspensa na extensão de 30^m e impedido o transito até o dia 10. A reparação fez-se com uma estacada dupla, recuando-se o eixo da linha de 2^m para o morro. Construio-se 2.ª estacada dupla na base do aterro, empregando-se até hoje 230 trilhos Barlow e 119 trilhos Vignoles.

O volume de terra corrida póde calcular-se em 7000^{m^3}, tendo-se já aterrado novamente cerca de 2000^{m^3}. Este aterro, comquanto não esteja terminado, offerece já a segurança desejavel para o transito dos trens.

RAMAL DE S. PAULO.

Abateram consideravelmente os aterros nos kiloms. 172 e 192; o primeiro na extensão de 56^m,00 foi em diversas camadas reformado na altura de 2^m,20, e o segundo na extensão de 110^m,00 e 2^m,50 de altura.

Houve tambem diversos desmoronamentos, dos quaes os de maior importancia foram nos córtes da Barra, do kilom. 112 e do kilom. 171; foram todos removidos com pequenos atrazos para os trens.

RAMAL DE PORTO NOVO.

Desceram dos córtes dos kiloms. 235 e 236 duas barreiras acompanhadas de pedras que obstruiram a linha n'uma extensão de 16^m,00, ficando esta desimpedida ás 10 horas da manhã para dar passagem ao trem mixto.

Na mesma noite, tendo crescido extraordinariamente as aguas do Parahyba, foi a linha telegraphica, no lugar que atravessa esse rio parallelamente á ponte d'Anta, apanhada por um grande galho de arvore, que, levado pela veloz correnteza

das aguas, rebentou os dous fios, derribou dous postes e estragou cruzetas e isoladores; interrompidas por esse accidente as communicações telegraphicas entre as Estações d'Anta e Chiador, ficaram com grande trabalho, restabelecidas no dia seguinte á tarde.

Correram duas barreiras, sendo uma do córte entre os kilms. 258 e 259, que obstruio a linha em uma extensão de 7m,00, fazendo parar 30 minutos o trem de passageiros, e a outra no kilom. 251 em uma extensão de 6m,00: foram ambas removidas.

A grande enchente do Parahybuna destruiu parte do aterro contiguo ao pegão de entrada da ponte de Ilhmayta em uma extensão de 5m,00, do lado esquerdo da linha. Este accidente deu lugar á baldeação dos passageiros do trem S. R. 1 para o S. R. 2.

Restabelecido o aterro que foi consolidado por um encascamento e pelo emprego de uma viga de madeira de lei, collocada por baixo da cabeça dos dormentes, deu-se passagem ao S. R. 4, que se apresentou ás 11 horas e 40 minutos da noite.

Mais duas barreiras desabaram sobre a linha, occupando uma extensão de 20m,00 entre os kilms. 251 e 252: foram tambem removidas, dando-se passagem ao S. R. 3 ás 10 horas e 10 minutos da manhã.

A grande barreira que fica por detraz dos armazens do pateo da Estação da Conceição correu para o leito da linha, e cobrio os trilhos em uma extensão de 40m,00, ameaçando obstruir o pateo dessa Estação. Está-se restabelecendo o desvio que ahi existia para se poder remover as terras.

Diversos aterros soffreram, principalmente os que ficam entre os kilms. 217 e 219, os quaes apresentaram uma depressão de 0m,40 em uma extensão de 186m,00 para o lado exterior dos trilhos, e a dos kilms. 229 e 230 que abateu 0m,50 em uma extensão de 88m,00, sendo necessario puxar a linha para o lado firme do aterro, afim de tornar segura a circulação dos trens. O leito entre os kilms. 227 e 228 abateu 0m,35 do lado da curva de menor raio, e em uma extensão de 6m,00; foi reparado.

Além das barreiras já mencionadas desceram outras de menor importancia, assim tambem grande quantidade de pedras de diversos tamanhos, algumas das quaes foram quebradas a fogo para serem mais facilmente removidas.

Em resumo, os estragos causados pelo temporal foram de tal ordem que no dia 29 ficou a circulação dos trens totalmente interrompida da Estação de Ubá em diante, tanto na direcção do Porto Novo, como na do Leste do Centro, tendo-se com muito custo conseguido dar sempre passagem aos trens na 3.ª secção desde a Barra até a referida Estação de Ubá.

Apenas aqui chegaram pelo telegrapho as primeiras noticias de taes desastres, seguio o Sr. Engenheiro Residente, que na mesma noite de 29 para 30 foi até a ponte da Chacarinha, onde fez restabelecer o transito para pessoas a pé por cima dos trilhos, que estavam suspensos de um lado a outro, segurando-os com correntes e cabos, e collocando sobre elles algumas taboas atravessadas.

Logo em seguida, parti tambem com os Srs. Chefes do Trafego e da Locomoção, levando comnosco todo o pessoal que de prompto foi possivel reunir e uma boa porção de material; deste felizmente, na previsão dos damnos que as chuvas poderiam causar, eu já tinha feito reunir algum em varios pontos da estrada, sendo que o depositado em Entre Rios nos foi de grande utilidade.

Ao Sr. Chefe do Trafego, apezar de não ser de sua competencia, mas attenta a necessidade da presença do Sr. Engenheiro Residente em outros pontos, incumbi de dirigir a construcção da ponte de madeira para substituir provisoriamente a da Chacarinha, e aquelle digno funccionario desempenhou a sua missão com raro zelo e admiravel energia, dando em oito dias a ponte prompta para a passagem dos trens.

O Sr. Chefe da Locomoção seguio immediatamente para o lugar proximo á Estação de Mathias Barbosa, onde tinha cahido a machina do lastro, a qual com as acertadas providencias que tomou aquelle Engenheiro, e não obstante a difficuldade do transporte do pessoal e dos apparelhos necessarios, foi collocada sobre a linha no dia 5 e pôde vir no dia 6 para Entre Rios.

Tendo sido informado que os estragos no Ramal do Porto Novo eram menos importantes e já estavam em via de reparação pelo pessoal que para alli tinha feito convergir o chefe da 3.ª sessão da via permanente, dirigi-me com o Sr. Engenheiro Residente para a Linha do Centro, e, caminhando ora a pé ora de trolly, conseguimos chegar na noite de 31 até Cedofeita, tendo deixado o pessoal, de que dispunhamos na occasião, incumbido da reparação dos estragos desde Entre Rios até Serraria.

Para o serviço entre Parahybuna e Espirito Santo, onde muito haviam soffrido os grandes aterros do Poço Manso, mandei chamar o chefe da 2.ª secção, Henrique Scheid, que alli chegou no dia 1.º de Janeiro com parte do pessoal da Serra, e este empregado, desenvolvendo, como sempre, a sua incansavel actividade e conhecida pratica de taes trabalhos, conseguio consolidar a linha para a passagem dos trens no dia 5.

Do Espirito Santo em diante até Juiz de Fóra ficou o serviço de reparação a cargo do conductor Balthazar Alberto, daquella parte da estrada, o qual cumprio o seu dever com louvavel zelo e intelligencia, restabelecendo o transito até Cedofeita no dia 5 e até Juiz de Fóra no dia 10 para o primeiro trem da manhã.

O Sr. Engenheiro Residente, além da superintendencia dos trabalhos a cargo dos Chefes de secção da via permanente, encarregou-se de dirigir pessoalmente a reconstrucção dos aterros de Entre Rios a Serraria, e trabalhando incessantemente, sem descanso, pôde dar passagem á primeira machina no dia 4.

Assim o transito, que ficára inteiramente interrompido de Ubá em diante desde a manhã de 29, foi restabelecido no ramal de Porto Novo no dia 2 de Janeiro, circulando os trens de passageiros até a Estação de Porto Novo com baldeação da ponte da Chacarinha até a do Mingú, em distancia de cerca de 6 kilometros.

No dia 3 passaram os trens sobre a ponte do Mingú, fazendo-se baldeação nos dias 4, 5 e 6 sómente sobre a ponte da Chacarinha.

No dia 5 chegaram os trens até a Estação da Parahybuna e no dia 6 até a de Cedofeita.

No dia 7 passaram os trens sobre a ponte provisoria da Chacarinha cessando a baldeação.

No dia 10 de manhã ficou igualmente restabelecido o transito de Cedofeita a Juiz de Fóra.

Não posso terminar sem mencionar os importantes serviços que, nesta emergencia, prestaram os dignos Agentes de Ubá, Entre Rios, Serraria e Parahybuna.

O de Entre Rios, sobretudo, foi incansavel em auxiliar a Administração na

acquisição dos meios necessarios para transporte do pessoal e material, e mostrou muito tino nas acertadas providencias que tomou em relação ao movimento dos trens, logo que ao seu conhecimento chegaram as primeiras noticias de interrupção das linhas nas proximidades daquella Estação.

Finalmente, todo o pessoal da Estrada, sem distincção de classes, trabalhou admiravelmente de noite e de dia, quasi sem descanso algum, e foi graças aos esforços reunidos de todos que em tão poucos dias ficou restabelecida a circulação dos trens, apezar de terem continuado, quasi sem cessar, as chuvas do dia 1.º em diante.

Deus Guarde a V. Ex.

Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Dr. Thomaz José Coelho de Almeida, Dignissimo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

O Director,

Francisco Pereira Passos.

A 4.

N. 56.—Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II.— Rio de Janeiro, 24 de Fevereiro de 1877.

Illm. e Exm. Sr.

Cumprindo o que V. Ex. determinou-me em Aviso n. 20 de 9 de Outubro de 1876, tenho a honra de apresentar os planos e orçamento para a construcção da Estação maritima na Gambôa, cuja necessidade, não obstante estar hoje reconhecida por todos, eu procurarei justificar com as considerações que seguem, a maior parte das quaes são fundadas no relatorio do illustrado Engenheiro Residente, o Sr. Dr. Francisco de Paula Bicalho.

Ha muito tempo que se faz sentir a insufficiencia dos armazens da Estrada de Ferro D. Pedro II, na Côrte, para attender ás necessidades do commercio e ao trafego sempre crescente da primeira via de communicação do Imperio.

As ultimas administrações desta Estrada tem procurado obviar este inconveniente, já construindo novos armazens ou augmentando os construidos, já reduzindo o mais possivel a estadia livre das mercadorias e carregando a taxa da armazenagem para assim forçar o commercio a mais prompta retirada dos generos que lhe são consignados.

No curto espaço de tempo de minha administração fui obrigado a construir mais um armazem no unico espaço disponivel que restava, a augmentar outro, e a prolongar as plataformas de outros tres.

A área de terreno de que se podia dispôr na Estação da Côrte está, pois, hoje litteralmente coberta de armazens, e nem ficou accommodação para madeiras e outros materiaes, que a Estrada recebe, e que tive de mandar remover para S. Diogo. Falta espaço até para manobras, composição de trens e movimento das carroças.

Não ha lugar onde recolher os carros da Estrada, que se estragam expostos ao tempo, e nem para outros muitos misteres indispensaveis á vida de uma grande empreza como esta.

Comparando-se, entretanto, as estatisticas annuaes do movimento de mercadorias pela Estrada de Ferro D. Pedro II, torna-se digno de nota a consideravel proporção em que este cresce de anno para anno.

Assim, no decennio de 1866 a 1875 nota-se o seguinte:

Mercadorias expedidas da Côrte para o interior.

Annos	Kilogrammas.
1866	25.720.189
1867	30.290.316
1868	32.936.448
1869	47.959.525
1870	47.636.783
1871	53.132.754
1872	59.420.203
1873	69.670.050
1874	77.672.048
1875	88.251.194

Mercadorias expedidas das Estações do interior:

1866	51.521.293
1867	65.518.375
1868	66.967.996
1869	115.385.459
1870	103.821.102
1871	112.792.347
1872	103.459.409
1873	105.756.368
1874	131.199.391
1875	156.942.893

Não é de suppôr que a importancia desse trafego fique estacionaria: pelo contrario, deve-se esperar que em futuro bem proximo tenha attingido valor consideravel.

Com effeito, por um lado, o prolongamento da Linha do Centro, internando-se pela uberrima Provincia de Minas Geraes em demanda dos fertilissimos valles dos rios das Velhas e S. Francisco, e approximando-se desde Pirapeba e do Paraí, incultos actualmente por falta de vias de transporte commodo e barato para a sua producção, levará consigo a animação para o desenvolvimento agricola daquelle centro; por outro lado, a Estrada do Norte de S. Paulo, avançando para o seu ponto de junção com a Estrada da Ferro D. Pedro II, vem offerecer-lhe o transporte dos productos de parte, ao menos, daquella rica Provincia, os quaes preferirão vir directamente a este grande mercado de consumo e exportação a se escoarem pelo porto de Santos, sujeitos a baldeações que, alem de oneral-os com despezas, contribuem para o depreciamento de alguns, como o café.

E', portanto, necessario que a Estrada de Ferro D. Pedro II se prepare de antemão, e desde já, com a área indispensavel de armazens para satisfazer ao augmento de trafego com que deve contar.

Actualmente não é preciso que seja extraordinaria uma safra, para que nessa epocha fiquem, não só abarrotados os armazens e mesmo as plataformas de passageiros, mas ainda retidos na Estação Central muitos vagões por falta de espaço para deposito das mercadorias que transportaram.

No recinto da Estação da Côrte, como já disse, não ha absolutamente mais espaço, de que se possa lançar mão, para attender á imperiosa necessidade de augmento da superficie de armazens: não ha, portanto, outro remedio senão ou a acquisição de terrenos proximos, ou a mudança de local da Estação de mercadorias.

O primeiro meio seria muito despendioso, porque os terrenos circumvisinhos estão cobertos de edificações, cuja desapropriação custaria somma enorme, pois em cerca de 3.000 contos foi calculada, sobre os dados officiaes que acaba de remetter-me a Recebedoria do Municipio Neutro, a desapropriação só da área comprehendida entre a rua do General Pedra e o recinto da Estrada, área essa que, entretanto, acrescentaria bastante á de que hoje se dispõe. Além disso, ficaria esse meio dependente da Illma. Camara Municipal, para a suppressão ou modificação das ruas da cidade que, por todos os lados, limitam o recinto da Estrada.

Resta o segundo meio.

Desde que se tenha de escolher outro local onde se estabeleça a Estação de mercadorias, deve-se, na sua escolha, procurar alliar as conveniencias do commercio e da lavoura ás necessidades e á economia do serviço da propria Estrada.

Examinemos o modo de satisfazer a estas condições.

Quanto ás conveniencias da Estrada:

Sabe-se que esta recebe dos mercados estrangeiros o seu principal material de consumo, o combustivel, e quasi que a totalidade de seu material fixo e rodante, cujo transporte e descarga representam importante verba do seu custeio; esses materiaes são descarregados e depositados no litoral em terreno que, para esse fim, é alugado, e d'onde são transferidos para o recinto da Estrada por intermedio da Empreza Municipal Locomotora que vive exclusivamente desse serviço, e á custa da Estrada de ferro D. Pedro II; mas esse meio de transporte, que pouco differe das carroças ordinarias, além de ser oneroso á Estrada, é demorado e, pelas baldeações a que os sujeita, dá lugar a quebras do carvão e do coke e a avarias das machinas e mais material que vem para a Estrada.

São taes os inconvenientes que resultam deste estado de cousas que, no tempo da administração do finado Commendador Ferreira Lage e por sua ordem, procedeu-se ao estudo de um ramal desta estrada para a ilha das Moças, onde seriam construidos vastos depositos para o seu material e uma ponte para atracação dos barcos que o transportassem do estrangeiro: esta idéa, cuja vantagem e economicos resultados são incontestaveis, não passou, entretanto, de projecto, por motivos que não vêm a proposito mencionar aqui.

E', pois, intuitivo, que em relação á propria Estrada, o melhor local será aquelle que lhe permitta receber directamente seu material, o que só se conseguirá com a acquisição de um ponto do litoral e construcção ahi de uma Estação maritima.

Quanto aos interesses do commercio e da lavoura:

Em relação a estes, a Estrada de Ferro D. Pedro II tem por fim o recebimento, transporte e entrega aos respectivos consignatarios dos generos de importação e exportação; d'onde se conclue que, attendendo a esses interesses, o melhor local para a Estação terminal será aquelle que menos onerar taes generos com as despezas de baldeações e transportes intermedios: o sal, por exemplo, soffre actualmente a sua primera baldeação do barco que o trouxe para o saveiro, do saveiro para a carroça que o leva ao armazem do ensacador, deste armazem para a carroça que o transporta á Estrada de Ferro D. Pedro II, da carroça aos armazens da

Estrada, e afinal destes para o wagão que o conduz a seu destino; vindo, afinal, o consumidor a receber este genero de maxima necessidade com um valor mais que duplicado do seu custo primitivo, como consequencia de todas essas baldeações e transportes intermedios que soffreu. Com o café, algodão, aguardente, toucinho, cereaes e outros generos, que vêm ao mercado, dá-se a mesma cousa: além de prejudicado com o depreciamento de alguns desses productos, em consequencia de multiplicadas baldeações, é ainda onerado o productor com as respectivas despezas, cujo unico resultado é dar vida á multidão de carroças, que formigam nas ruas desta cidade, com grave prejuizo e risco para a sua circulação.

Parece, pois, que se a Estrada de Ferro D. Pedro II estabelecer uma Estação maritima com pontes apropriadas para o serviço de descarga do seu material e de recebimento e entrega das mercadorias particulares, e se além disso proporcionar aos consignatarios e cascalores os armazens necessarios para seu uso, terá prestado relevantissimo auxilio á lavoura e ao commercio.

Considerando ainda o sal, por exemplo, vê-se que, em vez da dispendiosa descarga e das baldeações a que está hoje sujeito, passará simplesmente do barco para wagonetes proprios da Estrada, que o levarão aos armazens dos cascalores, dentro do recinto da propria Estação, onde o irão receber os wagões que devem levál-o ao consumidor, por preço notavelmente menor que actualmente; com os outros generos de importação ou exportação o mesmo acontecerá, salvas algumas excepções.

E a enorme economia, que d'ahi provirá para a lavoura, reverterá, em ultima analyse, em riqueza e prosperidade do Imperio.

Em conclusão, os interesses do commercio e da lavoura e as conveniencias da propria Estrada exigem que a Estação inicial de mercadorias fique situada á beira mar, ligando directamente esta grande via terrestre aos meios de transporte maritimos, que partem do porto do Rio de Janeiro.

E a Estação maritima assim construida, ao mesmo tempo que virá estabelecer em melhores condições e muito mais economicamente o serviço da Estrada e attender aos interesses a esta ligados, adquirirá uma nova e importante fonte para sua receita, representada pelo aluguel dos armazens e serviços de embarque e desembarque de mercadorias.

ESCOLHA DO LOCAL.

Não podia haver indecisão a este respeito, porquanto só ha uma parte do litoral de que podia aproveitar-se a Estrada de Ferro D. Pedro II para collocação de sua Estação maritima, e é a enseada da Gamboa.

Com effeito, a parte do litoral, comprehendida entre os Arsenaes de Guerra e de Marinha, não póde, por sua posição e edificios publicos ahi construidos e o grande valor dos terrenos, servir para o fim de que tratamos.

A que vae do Arsenal de Marinha á Saude, foi concedida á Companhia das Docas D. Pedro II e exigiria, para se adquirir-a, desapropriações provavelmente dispendiosissimas.

Em vista, porém, da importancia do melhoramento, que se projecta para a Estrada de Ferro D. Pedro II, esta circumstancia não nos teria embaraçado de proceder a estudo comparativo das vantagens e inconvenientes da adopção desse ponto.

Considerações de outra ordem dispensaram esse estudo: a Estação maritima, que se projecta, será forçosamente filial á actual Estação Central da Estrada; nesta ultima é que se deverá fazer a composição dos trens mixtos para attender ás necessidades dos serviços de passageiros e de mercadorias, e, além desta, muitas outras condições de serviço exigem a mais prompta e desimpedida communicação entre as duas Estações: ora, qualquer ponto que se escolha, entre o Arsenal de Marinha e a Saude, seria ligado á Estação Central, atravessando uma das partes da cidade, onde é mais densa e activa a população, e, como consequencia disso, teriamos a morosidade de communicação, por ser necessario dar aos trens marcha extremamente vagarosa, sem todavia, se evitarem totalmente os desastres e accidentes, pelo grande numero de passagens de nivel forçadas e a consideravel concurrencia e circulação de vehiculos e viandantes por ellas.

Entre aquelles limites, o ponto que melhor se prestaria é a Prainha, e para este já foram apresentados, em principios de 1872, os estudos e planos de uma Estação maritima, ou antes, de entreposto de café, acompanhados de uma petição assignada por engenheiros, capitalistas e commerciantes.

Este requerimento ficou prejudicado pelo Decreto que extendeu o privilegio á Companhia das Docas D. Pedro II até proximidades do Arsenal de Marinha.

No referido projecto, para evitar parte dos inconvenientes de uma linha atravessando de nivel a cidade, e parte de avultadissima desapropriação, e para satisfazer tambem a outras condições especiaes da empreza, foi planejada a ligação com a Estação Central por cima de viaductos, sendo orçado em 15.000 contos o capital da Companhia.

Parece-me que basta a enunciação desta verba para justificar, de um lado, a inconveniencia do local, que, entretanto, foi julgado o melhor naquella parte do litoral, e, de outro lado, as vantagens economicas da empreza que hoje a Estrada de Ferro D. Pedro II toma a si, como lhe compete, porque é seu natural e indispensavel complemento.

Resta a parte do litoral entre a enseada da Saude e a Praia Formosa.

O morro da Saude não póde convir, porque, além de não se prestar facilmente á construcção da Estação maritima, a sua ligação com a Estação Central teria quasi os mesmos inconvenientes apontados para a Prainha, por ser tambem agglomerada a população nas suas proximidades e muito edificada aquella parte da cidade.

A enseada da Gambôa é de todos os pontos do litoral o que mais convém para as construcções da Estação maritima. É abrigada, tem fundo sufficiente, que ainda póde ser augmentado por meio de escavações de pouco custo, sendo estas, todavia, desnecessarias para as pontes que serão prolongadas. Ha alli amplo e apropriado espaço para todos os armazens, depositos, desvios, linhas auxiliares, etc.; as desapropriações da área indispensavel são relativamente de pouco valor; e a ligação com a Estação Central é a mais curta, mais commoda, menos dispendiosa e menos sujeita aos embaraços de passagens de nivel.

Dos differentes traçados e variantes que foram estudados pelos engenheiros auxiliares James W. Wells e Carlos Jordão para unir á Gambôa a Estação Central só dous merecem menção, e são os seguintes:

TRAÇADO PELA PRAIA FORMOSA

De todos os traçados é este o que póde ser mais promptamente executado; mas só tem essa vantagem.

Estudado para via singela provisoria, a apreciação do seu custo provavel mostrou logo que não seria tanto barato que o do projecto pelo tunnel da Providencia, por causa do grande numero de predios, que teria de cortar, mesmo fazendo-se uso de curvas, cujos raios deserviam até 120 metros.

Por outro lado, seria de difficil conservação e exigiria incessante vigilancia para evitarem-se desastres, mesmo com marcha muito lenta dos trens.

TRAÇADO PELO TUNNEL DA PROVIDENCIA

Foi estudado para via dupla: parte a 36 metros, alem do viaducto da rua do General Caldwell, com uma curva á direita de 139m,87 de raio, cruza a rua do Principe e o pequeno deposito de material da Estrada até o talude do morro da Providencia, que é atravessado por meio de um tunnel de 88 metros de comprimento em linha recta.

Segue depois cortando parte dos predios ns. 89, 77 e 73 da rua da Providencia e continúa em curva á direita de 199m,36 de raio, até chegar á bocca do tunnel n. 2 em uma pedreira que fica frente para a rua do morro da Providencia.

Este tunnel terá 247m,00 de comprimento em linha recta, e será provavelmente aberto todo em rocha.

A' saida do tunnel a linha penetra nos terrenos do Dr. Nicoláo Moreira em curva de 170m,038 de raio, e depois segue em linha recta, na direcção da ponte do Trapiche da Gamboa, atravessando como percurso os predios ns. 18, 16, 14, 12, 10, 8 e 2 A da rua do Barão da Gamboa e os ns. 149, 151 e 153 da rua da Gamboa.

COMPARAÇÃO DOS DOIS TRAÇADOS.

Traçado pela praia Formosa.		Traçado pelo tunnel da Providencia.	
Extensão da linha em recta.....	953m	Extensão da linha em recta.....	740m
» » » » curva.....	1135m	» » » » curva....	356m
Total.....	2088m	Total.....	1096m

Percorre toda a praia Formosa e a do Saco do Alferes, cortando as ruas perpendiculares ás mesmas com prejuizo e risco para a circulação publica e serviço da Estrada.

Só tem duas passagens de nivel, uma na rua do Principe, entre a da America e a do General Caldwell, onde ha muito pouco transito, e a outra na rua da Gamboa, onde o transito dos trens será pequeno.

E' assentada a linha em terrenos alagados pelo mar em muitos logares, sem consistencia alguma, exigindo, portanto, dispendiosa conservação.

Assentada em terreno inteiramente firme.

Para via singela exige, no minimo, desapropriações no valor de 198:000$000 até o recinto da Estação.

Para via dupla as desapropriações serão de 149:400$000 até o mesmo ponto.

Devido ao pequeno raio das curvas, nem todas as machinas da estrada poderiam circular no ramal, e dar-se-hiam com facilidade descarrilhamentos.	Traçado nas condições da linha em geral.
Para communicação da Estação Central com a maritima até á ponte, teria o trem de percorrer uma extensão de 4088 metros.	Na mesma hypothese a extensão é de 1376 metros sómente.
Para a communicação das duas Estações ou ficaria interrompida a linha principal n. 2, ou ter-se-hia de assentar uma terceira linha até á ponte do Matadouro e chaves na linha n. 2.	Communicação independente, ficando livres as duas linhas principaes.
Communicação demorada, longa, pouco segura, exigindo grande vigilancia.	Communicação rapida e inteiramente segura com vigilancia usual.

Desta comparação resulta que o traçado que deve ser adoptado, para o ramal destinado a pôr em communicação a Estação Central com a maritima, é o do tunnel da Providencia.

ORÇAMENTO.

O custo provavel da construcção desse ramal, e dos cáes, pontes, armazens e desapropriações necessarias é de 2.400:000$000, como mostra o orçamento annexo a este relatorio.

A Estrada de Ferro D. Pedro II tem despendido com a descarga e transporte, até seus depositos, de materiaes recebidos da Europa e Estados Unidos as seguintes quantias, nos tres ultimos exercicios:

Exercicio de 1873 a 1874.....	103:841$256
» » 1874 » 1875.....	84:912$091
» » 1875 » 1876.....	141:937$606

Sendo o consumo desses materiaes proporcional ao trafego da Estrada, á extensão da linha e ao impulso das obras do prolongamento, deve-se tomar a ultima verba como a minima despeza annual desse serviço nos exercicios futuros.

Representando essa quantia o juro de cerca de 6 °/₀ de um capital de 2.400:000$000, nenhum onus provirá ao Estado da construcção da Estação maritima.

Mas o projecto trará tambem, como já ficou demonstrado, consideravel economia e vantagens no transporte e carregamento dos generos em beneficio do productor e do commercio, creando ainda para a Estrada uma fonte de renda, que amortisará em pouco tempo o capital que tiver empregado na construcção da Estação maritima.

A idéa lembrada pela passada administração de desapropriar os predios e terrenos comprehendidos entre a rua do General Pedra e o leito da Estrada, desde a rua de Santa Rosa até S. Diogo, para ahi edificar novos armazens, só traria como consequencia um augmento de área; mas a sua realisação nenhum beneficio pro-

porcionaria ao commercio, á lavoura e á renda da Estrada, além do que poderia resultar desse augmento de área, e exigiria o dispendio de cerca de 3.000 contos só com a desapropriação.

REDUCÇÃO DO ORÇAMENTO.

A mencionada quantia de 2.400:000$000 representa o custo total da Estação maritima e de todas as obras connexas.

Póde-se, entretanto, reduzir a despeza por ora a Rs. 1.000:000$000, construindo-se sómente o ramal propriamente dito, que é de todo o ponto indispensavel para ligar o trapiche e terrenos já adquiridos com a Estação Central, e desapropriando-se mais alguns terrenos e predios afim de se obter desde já área sufficiente para deposito dos materiaes da Estrada.

Só com o dispendio daquella somma, na qual está comprehendida a importancia do trapiche e dos predios fronteiros ao mesmo, hoje pertencentes á Estrada, far-se-ha desde logo a economia do que se está gastando annualmente com a descarga e transporte de materiaes.

A construcção dos grandes armazens para deposito de mercadorias, dos caes, e das pontes de madeira, e algumas desapropriações, incluidas no projecto completo, ficarão adiadas.

Vão annexas:

Uma planta, na qual estão indicados os terrenos destinados á Estação maritima com tinta côr de rosa.

Estes terrenos são cortados pela rua da Gambôa.

O lado do mar é destinado ao serviço do embarque e descarga das mercadorias e materiaes da estrada por meio do caes e das 3 pontes projectadas, e para depositos desses materiaes e armazens de ensacadores de sal, commissarios de toucinhos, queijos e mais generos de facil deterioração.

A área do outro lado da mesma rua é destinada aos telheiros e grandes armazens para o serviço das mercadorias de exportação e importação.

Planta da secção do caes.— O caes projectado permitte a atracação de pequenos barcos, e sua construcção é necessaria para amparar as terras no local que está hoje coberto pelo mar e será aterrado.

A secção do caes está calculada de modo a resistir, quer á pressão das terras, quer ao embate das marés.

O seu systema acha-se sufficientemente indicado no desenho que acompanha a planta geral. Para a sua construcção será aproveitada a pedra que fornecerá em larga escala a perfuração do dous tunnels.

Projecto para as pontes de madeira. — Estão projectadas tres pontes de madeira do mesmo systema, sendo a maior de 200 metros de extensão no prolongamento da ponte actual do trapiche da Gambôa, em direcção á ilha de Santa Barbara. Este comprimento será sufficiente para permittir nella a atracação de navios de calado ordinario. É destinada á carga e descarga das mercadorias em geral.

A segunda ponte, com 100 metros de extensão, é destinada especialmente ao serviço de pequenas embarcações.

A terceira ponte, de 95 metros de comprimento, servirá para a descarga do

material e combustivel da Estrada, sendo estes depositados na área contigua á ponte.

Planta mostrando uma secção do tunnel, que se póde suppôr a secção normal, pois provavelmente todo elle será aberto em rocha.

Perfil longitudinal da linha, pelo qual se vê que o 1.º tunnel deve ser em rampa de $0^m,0074$ e o 2.º em contra rampa de $0^m,010$.

Deus guarde a V. Ex.

Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Dr. Thomaz José Coelho de Almeida, Dignissimo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

O Director,

Francisco Pereira Passos.

Orçamento da despeza provavel a fazer-se com a construcção da estação maritima e seu ramal.

N. de ordem.	Especificações.	Quantidades.	Preço de unidade.	Importancias.
1	Movimento de terras	48.589^{m3}	$850	41:300$650
2	Escavações em terra e pedra	6.831^{m3}	2$000	13:662$000
3	» » pedra	34.963^{m3}	4$200	146:844$600
4	Tunnel em rocha	335^m	900$000	301:500$000
5	Assentamento da via permanente	1.096^m	20$000	21:920$000
6	Construcção de 4 grandes armazens	14.000^{m2}	30$000	420:000$000
7	Caes a construir na enseada da Gambôa	250^m	600$000	150:000$000
8	3 pontes de madeira	395^m	800$000	316:000$000
9	Desapropriações e eventuaes			988:772$750
	Total			2.400:000$000

Rio de Janeiro, 30 de Janeiro de 1877. — Os engenheiros, *Carlos Augusto de Miranda Jordão*. — *James W. Wells*.

A 5. E. de F. D. Pedro II. — Balanço em 31 de Dezembro de 1876.

ACTIVO.

Ministerios	[illegible]				[illegible]
[illegible]					[illegible]
[illegible]					[illegible]
[illegible]

A 6. E. de F. D. Pedro II. — Demonstração da conta de Lucros e Perdas em 31 de Dezembro de 1876.

RECEITA.		DESPEZA.	
Rendimento da Estrada	7.987:221$580	Custeio da Estrada	4.273:793$135
Renda de proprios	19:697$007	Reclamações	9:662$219
Renda eventual	12:269$384	Administração central:	
Indemnisações	10:017$527	Parte correspondente á linha em trafego	118:239$305
Multas de empregados	6:260$288		4.401:694$659
		Saldo	3.633:771$127
Rs.	8.035:465$786	Rs.	8.035:465$786

Rio de Janeiro, em 31 de Dezembro de 1876.

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, guarda livros.

A 7. E. de F. D. Pedro II.—Balanço da receita e despeza do trafego no anno de 1876.

RECEITA

Rendimento da estrada.	Janeiro	650:232$460	
	Fevereiro	619:008$630	
	Março	592:662$310	
	Abril	524:013$130	
	Maio	597:972$740	
	Junho	526:426$320	
	Julho	769:426$950	
	Agosto	767:143$500	
	Setembro	820:630$860	
	Outubro	951:467$920	
	Novembro	818:954$720	
	Dezembro	649:282$040	
		8.287:221$580	
Deduzindo a quota de 25 % dos fretes da companhia União e Industria, a que tem direito cada anno, na fórma de seu contracto		300:000$0000	7.987:221$580

DESPEZA

Custeio da estrada	Janeiro	316:992$067	
	Fevereiro	317:918$410	
	Março	352:116$629	
	Abril	311:909$848	
	Maio	346:257$858	
	Junho	330:180$467	
	Julho	352:431$550	
	Agosto	369:587$459	
	Setembro	361:199$604	
	Outubro	404:583$799	
	Novembro	405:445$467	
	Dezembro	405:169$977	4 273:793$135
Saldo (*)			3.713:428$445
			7.987:221$580

Desenvolvimento

Passagens		1.689:487$340
Fretes	6.540:131$360	
Deduzindo a quota acima	300:000$000	6.240:131$360
Armazenagem		24:167$940
Multas		1:018$580
Telegrapho		32:416$360
		7.987:221$580

	PESSOAL	MATERIAL	TOTALIDADE
Administração do trafego	163:287$279	8:803$312	172:090$591
Trafego e Estações	1.055:824$292	305:112$024	1.360:936$316
Reparos e conservação	1.426:740$135	789:311$071	2.216:051$506
Combustivel		524:714$722	524:714$722
	2.645:852$006	1.627:941$129	4.273:793$135

Rendimento no anno de 1875	8.079:700$923	Custeio no anno de 1875	3.893:616$782
Idem no anno de 1876	7.987:221$580	Idem no anno de 1876	4.273:793$135
Differença para menos em 1876	92:479$343	Differença para mais em 1876	380:176$353

Differença para menos na receita de 1876	92:479$343
Idem para mais na despeza de 1876	380:176$353
Idem para menos no saldo de 1876	472:655$696

(*) 5,74 % do capital empregado na linha em trafego.
4,99 % do capital empregado na linha em construcção.

Rio de Janeiro, em 31 de Dezembro de 1876.

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, guarda livros.

A 8. E. de F. D. Pedro II.—Synopse da Receita e Despeza effectiva (no Rio de Janeiro) no anno de 1876.

RECEITA.

ORDINARIA:			
Rendimento da Estrada	8.037:143$300		
Renda de proprios	18:409$587	8.055:552$887	
Sello e direitos de nomeações de empregados		8:175$062	8.063:727$949
EXTRAORDINARIA:			
Multas por infracção do Regulamento	1:095$080		
» de empregados	6:174$086	7:269$166	
Renda eventual: Producto da venda de trilhos e rodas velhas, pipas vasias e moinha de carvão	6:462$500		
Contribuição de desvios	860$000	7:322$500	14:591$666
DESPEZA A ANNULLAR:			
Importancia recebida por commissões sobre fretes		6:516$789	
Idem idem por indemnisações		9:244$292	
Idem idem por obras feitas por conta do prolongamento da Estrada		643$593	
Idem idem por material novo e combustivel cedido a diversos		7:858$790	
Idem idem por um animal vendido		180$000	24:443$464
			8.102:763$079
DEPOSITOS:			
Importancia das quotas de 25 % da Companhia *União & Industria*		300:000$000	
Idem de vencimentos de pessoal por pagar		46:216$986	346:216$986
MOVIMENTO DE FUNDOS:			
Importancia recebida do Thesouro Nacional por conta do credito ordinario		3.377:774$787	
Idem idem por conta do credito extraordinario		1.885:715$507	5.263:490$294
			13.712:470$359
Saldo em 31 de Dezembro de 1875			613:337$899
Rs.			14.325:808$258

DESPEZA.

EFFECTIVA:			
(Por conta do credito ordinario)			
Pessoal da administração central			111:648$613
» do trafego, locomoção e via permanente			3.047:686$004
Obras do trafego			3:416$742
Material diverso para consumo			1.020:742$414
Diversas despezas: Fretes, descargas e carretos, premios de seguros, reclamações, publicações e despezas miudas			542.182$199
			4.725:675$972
(Por conta do credito extraordinario)			
Pessoal do escriptorio technico		41:590$628	
OBRAS DE PROLONGAMENTO:			
4.ª Secção	293:097$241		
Linha central	1.397:241$608	1.690:338$849	
Despezas diversas: Compra do trapiche da Gambôa e terrenos proximos	261:309$520		
Idem do terreno occupado pelo ramal de Macacos	3:105$940	264:415$460	1.996:344$937
			6.722:020$909
DEPOSITOS:			
Importancia das quotas pagas á Companhia *União & Industria*		282:444$203	
Idem paga por vencimentos de pessoal		34:974$968	
Idem entregue a um empreiteiro que havia depositado para garantia de seu contracto		1:000$000	318:419$171
MOVIMENTO DE FUNDOS:			
Remessas ao Thesouro Nacional		6.911:362$401	
Importancia de uma declaração feita pelo ex-caixa Manoel José Nunes, remettida ao Thesouro Nacional		6:500$000	6.917:862$401
			13.958:302$481
Saldo em 31 de Dezembro de 1876, em caixa		199:197$055	
Em mão do pagador para pagamento de diversas folhas		168:308$722	367:505$777
Rs.			14.325:808$258

Secção de Contabilidade, em 28 de Fevereiro de 1877.

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, guarda livros.

A 9. E. de F. D. Pedro II. — Capital empregado em 31 de Dezembro de 1876.

NA LINHA EM TRAFEGO E MATERIAL EM SER :

Custo da Estrada :		
1.ª Secção	7.396:824$355	
2.ª »	13.305:623$784	
3.ª »	9.629:925$419	
4.ª » (até Cachoeira)	9.163:526$636	
Linha central (até Juiz de Fóra)	11.583:897$850	51.079:798$044
Ramal de Macacos	.....	61:460$157
Estação maritima da Gambôa	265:914$520	
Estações	3.679:508$564	3.945:423$084
Officinas de S. Diogo	.....	796:191$977
» do Engenho de Dentro	.....	1.045:886$603
Casa das machinas na Barra	.....	50:372$397
Deposito central	.....	198:738$111
Depositos do trafego	.....	385:623$523
Material (para via permanente)	.....	624:439$218
Carvão	.....	296:369$592
Coke	.....	126:225$643
Trem rodante	.....	5.850:035$903
Machinas de imprimir, utensilios e apparelhos das Estações	.....	21:477$574
Mobilia	.....	77:041$790
Proprios diversos	.....	60:751$000
		64.619:834$616

OBRAS NOVAS DO PROLONGAMENTO E RAMAES :

Linha central (além de Juiz de Fóra)	8.843:609$995	
4.ª Secção (além da Estação provisoria da Cachoeira)	546:282$715	
Estação da Cachoeira (definitiva)	154:571$861	
Instrumentos de engenharia	68:684$082	
Ramal de Santa Cruz	21:447$293	
Animaes	15:688$950	9.650:284$896
		74.270:119$512

Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1877.

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, guarda livros.

A 10. E. de F. D. Pedro II. — Quadro demonstrando desde 29 de Março de 1858 em que se inaugurou a Estrada até 31 de Dezembro de 1876, a renda bruta, liquida e custeio e a relação entre este e a renda bruta, e a extensão de linha entregue ao trafego.

Annos.	Renda bruta.	Custeio.	Renda liquida.	Relação entre o custeio e a renda bruta.	Extensão de linha entregue ao trafego em kilometros.	Indicação dos augmentos que teve a Estrada e das datas em que foram entregues ao trafego.
					k	
1858	295:845$130	172:092$265	123:752$865	58,16 %	61,672	Em 29 de Março, 48.207 metros da Corte a Queimados; em 8 de Novembro, 13.465 metros de Queimados a Belem.
1859	720:900$543	606:870$493	114:030$050	84,18 »	61,672	
1860	920:765$784	611:402$672	309:363$112	66,40 »	61,672	
1861	1.099:814$938	697:836$382	401:978$606	63,45 »	69,792	Em 1.º de Agosto, 3.401 metros de Belem a Bifurcação; e 4.719 de Bifurcação a Macacos.
1862	1.021:598$835	817:107$776	204:491$059	79,98 »	69,792	
1863	1.001:997$249	854:108$521	147:888$728	85,24 »	90,109	Em 12 de Julho, 20.317 metros de Bifurcação ao Rodeio.
1864	1.211:615$205	964:199$300	247:415$905	79,57 »	112,819	Em 7 de Agosto, 22.710 metros do Rodeio a Barra do Pirahy.
1865	1.761:666$485	1.096:104$081	665:562$404	62,21 »	136,744	Em 13 de Abril, 7.400 metros da Barra a Ypiranga; em 18 de Junho, 13.000 metros de Ypiranga a Vassouras; em 17 de Dezembro, 3.525 metros de Vassouras a Desengano.
1866	1.858:076$025	847:844$642	1.010:231$383	45,63 »	151,419	Em 29 de Novembro, 14.675 metros de Desengano a Commercio.
1867	2.523:296$721	1.100:862$319	1.422:434$402	43,62 »	202,404	Em 5 de Maio, 23.600 metros do Commercio a Ubá; em 11 de Agosto, 17.342 metros de Ubá a Parahyba; em 13 de Outubro, 10.043 metros de Parahyba a Entre-Rios.
1868	2.808:342$250	1.242:011$191	1.566:331$059	44,22 »	202,404	
1869	4.325:816$900	1.845:661$929	2.480:154$971	42,66 »	221,566	Em 27 de Junho, 19.162 metros de Entre-Rios a Chiador.
1870	4.449:010$565	1.875:110$430	2.573:900$135	42,14 »	221,566	
1871	5.434:984$370	2.387:676$875	3.047:307$495	43,93 »	312,226	Em 20 de Janeiro, 17.360 metros de Chiador a Sapucaia; em 20 de Janeiro, 13.685 metros da Barra a Vargem-Alegre; em 25 de Março, 8.293 metros da Vargem-Alegre a Pinheiros; em 6 de Agosto, 27.500 metros de Sapucaia a Porto Novo do Cunha; em 16 de Setembro, 23.822 metros de Pinheiros a Barra-Mansa.
1872	5.731:931$010	3.220:533$144	2.511:397$866	56,18 »	331,114	Em 10 de Agosto, 18.888 metros de Barra-Mansa a Divisa.
1873	6.384:309$360	3.476:252$827	2.903:056$533	54,44 »	374,817	Em 8 de Fevereiro, 17.918 metros da Divisa a Rezende; em 23 de Março, 12.991 metros de Rezende a Campo-Bello; em 30 de Junho, 12.794 metros de Campo-Bello a Bôa-Vista.
1874	7.604.032$290	3.381:894$113	4.222:138$177	44,47 »	431,217	Em 18 de Julho, 11.540 metros de Bôa-Vista a Queluz; em 20 de Setembro, 28.060 metros de Entre-Rios a Parahybuna; em 12 de Outubro, 16.800 metros de Queluz a Lavrinhas.
1875	8.079:700$923	3.893:616$782	4.186:084$141	48,19 »	501,999	Em 20 de Julho, 20.597 metros de Lavrinhas a Cachoeira; em 31 de Outubro, 26.865 metros de Parahybuna a Mathias Barbosa; em 30 de Dezembro, 23.320 metros de Mathias Barbosa a Juiz de Fora.
1876	7.987:221$580	4.273:793$135	3.713:428$445	53,50 »	503,501	Em 20 de Novembro, 1.502 metros de Juiz de Fora a Rio Novo.
	65.220:926$213	33.364:978$877	31.855:947$336			

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 28 de Fevereiro de 1877.

O secretario, **Manuel Fernandes Figueira.**

A 11. E. de F. D. Pedro II.— Quadro demonstrando desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de Dezembro de 1876, as datas em que se abriram as diversas Estações, a extensão de linha entregue ao trafego, o custo por secção e por kilometro, não incluindo a importancia das Estações.

ANNOS.	INAUGURAÇÕES.	EXTENSÃO DE LINHA EM KILOMETROS.		CUSTO EM DEZEMBRO DE 1876.	
				Por Secção.	Por Kilom.
	1.ª SECÇÃO.	*Kilom.*	*Kilom.*	**1.ª SECÇÃO.**	
	CORTE A BELEM.			CÔRTE A BELEM.	
1858 Março . . 29	Côrte a Queimados	48,207	48,207	Kilometros — 61,672	
1858 Novembro 8	Queimados a Belem	13,465	61,672	7.396:324$355	118:300$433
	RAMAL DE MACACOS. (*)			**RAMAL DE MACACOS.**	
1861 Agosto. . 1	Bifurcação a Macacos	4,719	66,391	Kilometros — 4,719 61:460$157	13:026$098
	2.ª SECÇÃO.			**2.ª SECÇÃO.**	
	BELEM A BARRA.			BELEM A BARRA.	
1861 Agosto. . 1	Belem a Bifurcação	3,401	69,792	Kilometros — 46,428	
1863 Julho. . . 12	Bifurcação a Rodeio.	20,317	90,109	13.305:623$784	286:586$193
1864 Agosto. . 7	Estações dos Mendes, Sant'Anna e Barra	22,710	112,819		
	3.ª SECÇÃO.			**3.ª SECÇÃO.**	
	BARRA A ENTRE-RIOS.			BARRA A ENTRE-RIOS.	
1865 Abril . . . 13	Barra a Ypiranga	7,400	120,219		
1865 Junho . . 18	Ypiranga a Vassouras.	13,000	133,219		
1865 Dezembro 17	Vassouras a Desengano.	3,525	136,744		
1866 Novembro 29	Desengano a Commercio	14,675	151,419	Kilometros — 89,585	
1867 Maio . . . 5	Commercio a Ubá	23,600	175,019	4.453:607$224	49:713$760
1867 Agosto. . 11	Ubá a Parahyba	17,342	192,361		
1867 Outubro. 13	Parahyba a Entre-Rios	10,043	202,404		
1876 Outubro . 1	Estação do Casal (entre Commercio e Ubá)				
	LINHA CENTRAL.			**LINHA CENTRAL.**	
	ENTRE-RIOS A RIO NOVO.			ENTRE-RIOS A JUIZ DE FÓRA.	
1874 Setembro 20	Entre-Rios a Serraria	14,400	216,804		
1874 Setembro 20	Serraria a Parahybuna	13,660	230,464		
1875 Outubro . 31	Parahybuna a Espirito-Santo	12,407	242,871		
1875 Outubro . 31	Espirito-Santo a Mathias Barbosa . . .	14,458	257,329	Kilometros — 78,245	
1875 Dezembro 30	Mathias Barbosa a Cedofeita	3,600	260,929	11.583:897$350	145:258$101
1875 Dezembro 30	Cedofeita e Retiro	9,925	270,854		
1875 Dezembro 30	Retiro a Juiz de Fóra (provisoria)	9,795	280,649		
1876 Novembro 20	Juiz de Fóra a Rio Novo.	1,502	282,151		
	RAMAL DE S. PAULO. (4.ª SECÇÃO).			**RAMAL DE S. PAULO.** (4.ª SECÇÃO).	
	BARRA A CACHOEIRA.			BARRA A CACHOEIRA.	
1871 Janeiro. . 20	Barra a Vargem Alegre	13,685	295,836		
1871 Março . . 25	Vargem Alegre a Pinheiros	8,293	304,129		
1871 Setembro 16	Pinheiros a Barra Mansa.	23,822	327,951		
1872 Agosto. . 10	Barra Mansa a Divisa	18,888	346,839		
1873 Fevereiro. 8	Divisa a Rezende.	17,918	364,757		
1873 Março. . . 23	Rezende a Campo Bello.	12,991	377,748		
1873 Junho . . 30	Campo Bello a Boa Vista.	12,794	390,542	Kilometros — 157,328	
1873 Setembro 24	Estação do Pombal (entre Barra Mansa e Divisa).			9.163:516$636	58:244$664
1874 Janeiro. . 2	Parada de Itatiaia (entre Campo Bello e Boa Vista).				
1874 Julho. . . 18	Boa Vista a Queluz	11,540	402,082		
1874 Outubro . 12	Queluz a Lavrinhas	16,800	418,882		
1875 Julho. . . 20	Lavrinhas a Cachoeira (provisoria). . . .	20,597	439,479		
	RAMAL DO PORTO NOVO. (Na 3.ª Secção).			**RAMAL DO PORTO NOVO.** (Na 3.ª Secção).	
	ENTRE-RIOS A PORTO NOVO.			ENTRE-RIOS A PORTO NOVO.	
1869 Junho . . 27	Entre-Rios a Chiador	19,162	458,641	Kilometros — 64,022	
1871 Janeiro. . 20	Chiador a Sapucaia	17,360	476,001	5.176:318$195	80:852$178
1871 Agosto. . 2	Sapucaia a Porto Novo	27,500	503,501		
1875 Dezembro 2	Estação de Anta (entre Chiador e Sapucaia)				

(*) Este ramal foi construido por uma empreza, em virtude do contracto celebrado em 17 de Setembro de 1860, contribuindo a Estrada com a quantia de 61:460$157, importancia do terreno, trilhos e estação.

Por Decreto n. 3512 de 6 de Setembro de 1865, passou o ramal para o dominio da Estrada, por cessão que fizeram seus proprietarios.

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 28 de Fevereiro de 1877.

O secretario, **Manuel Fernandes Figueira.**

B

E. de F. D. Pedro II.—Mappa da distribuição do pessoal da Secção do Trafego e do Telegrapho.

| EMPREGOS. | ESCRIPTORIO DO TRAFEGO. | CONDUCÇÃO DE TREM. | ESTAÇÕES. 1.ª CLASSE. CÔRTE | BARRA | ENTRE-RIOS | PORTO NOVO | CACHOEIRA | 2.ª CLASSE. ENGENHEIRO NOVO | CANCELLA | JULIUM | VALENÇAND. | RIO NOVO | 3.ª CLASSE. SAPUCAIA | MARMELHOSA | GUIMARÃES | BOBOLIN | SANT'ANNA | COMMERCIO | UBÁ | PARAHYBA | SERRARIA | PARAHYBUNA | MATTIAS BARBOSA | CHIADOR | SAPUCAIA | VAROEM ALEGRE | PENHEIROS | VOLTA REDONDA | BARRA MANSA | DITISA | REZENDE | CAMPO BELLO | ITAIJAIA | BOA VISTA | 4.ª CLASSE. S. FRANCISCO XAVIER | OFFICINAS | MACACOS | PALMEIRAS | MENDES | VIRIANDA | VASSOURAS | CASAL | ESPIRITO-SANTO | CHIMPELITA | RETIRO | JUIZ DE FORA | SANTA RE | ANTA | OLIVEIRA | CONCEIÇÃO | DORBAL | QUELUZ | LAVRINHAS | PARADAS. S. CHRISTOVÃO | HEVERDELL | TORRE DE SANTIAGO | PELLADO | DIFUNTO | SANTA DIVINÃO | SANTÃO | TOTAL |
|---|---|---

B 1. E. de F. D. Pedro II.—Demonstração do movimento e receita do trafego durante o anno de 1876.

Classes	Estações	Viajantes 1.ª Classe	Viajantes 2.ª Classe	Viajantes 3.ª Classe	Viajantes Total	Viajantes Producto	Bagagens Kilogrammas	Bagagens Producto	Animaes Numero	Animaes Producto	Carros Numero	Carros Producto	Mercadorias Café Kilogrammas	Mercadorias Diversos Kilogrammas	Mercadorias Total Kilogrammas	Mercadorias Producto	Desvios	Armazenagens	Telegrapho	Multas	Rendas diversas	Total da renda
1.ª classe	Corte	243.515	12.619	351.280	607.413	580:708$410	1.168.025	80:182$000	1.805	6:378$020	155	3:322$000	.....	104.615.707	104.615.707	2.278.[illegible]	540$000	16:126$400	2.875$100	180$000	41:250$000	2.085:871$123
	Barra	[illegible]	2.651	19.149	27.789	54:288$700	1.527	3:168$000	517	1.198$100	6	898$000	1.021.921	3.501.184	4.541.104	70.370$110	148$000	188$000	1.555$200	600$000	1:205$200	160:648$900
	Entre Rios	1.318	1.172	11.575	21.015	35:614$700	61.590	1.826$250	535	967$400	22	2.882$000	1.109.857	783.154	2.187.301	40.808$063	.....	118$000	550$000	.....	18$000	79:269$513
	Porto Novo	[illegible]	2.125	13.013	21.083	38:151$100	92.000	5.711$500	802	3:084$800	5	600$000	16.926.302	283.608	17.209.910	712.588$155	.....	808$970	1.031$000	105$000	2.225$000	806:011$875
	Cachoeira	1.840	1.796	11.978	18.764	31.648$100	211.150	8.668$770	8.021	17:336$000	25	115$800	7.919.363	2.330.191	10.249.854	111.374$070	.....	989$980	1.696$800	105$000	785$000	435:178$120
2.ª classe	Rio Grande	7.[illegible]	128	112.786	188.914	28.[illegible]	11.190	1.818$800	308	188$200	2	125$000	29.728	562.331	592.059	2.102$200	.....	180$000	1.119$000	705$000	578$000	32:111$100
	Cantagalo	12.172	551	87.154	120.182	35:728$700	1.391.416	5.[illegible]	302	2.018$900	1	54$000	16.120	997.007	1.013.127	2.265$010	.....	121$500	1.135$000	325$000	708$000	11.675$000
	[illegible]	1.067	1.796	9.175	12.038	18.828$100	6.088	1.[illegible]	308	1.115$000	3	168$300	541.916	1.006.121	1.[illegible]	15.810$020	.....	260$010	310$000	105$000	1:[illegible]	19:[illegible]
	[illegible]	1.174	1.131	7.763	13.167	35.[illegible]	110.310	1.717$100	1.701	2.[illegible]	1	101$200	6.381.151	1.137.731	7.521.902	171.[illegible]	.....	155$000	701$100	205$000	18$200	211:228$000
	Leopoldina	188	.....	396	584	2.[illegible]	7.914	198$180	5	55$800	.....	.....	158.150	205.991	364.141	22.[illegible]	.....	38$100	518$100	.....	8$000	25:675$100
3.ª classe	Sapopemba	10.772	971	22.[illegible]	34.378	17.148$100	120.601	2.801$000	380	228$300	1	32$100	11.500	1.981.208	2.004.708	3.877$020	.....	149$000	67$500	.....	58$000	21.178$210
	Mauá	3.991	3.151	11.111	21.055	29.190$000	143.825	2.618$200	360	395$100	.....	.....	107.235	1.808.895	1.916.132	27.198$120	.....	705$010	1.218$000	335$000	68$200	50.010$110
	Cascadura	1.650	1.546	7.141	10.336	11.947$000	91.651	1.027$000	303	255$100	.....	.....	82.760	1.901.325	1.984.085	27.121$100	.....	628$010	1.814$100	215$000	325$000	30.615$210
	Rocha	1.225	1.000	5.905	7.491	10.811$000	32.507	620$700	1.051	2.910$200	3	325$000	670.061	2.276.192	2.945.556	32.084$700	.....	598$000	5.140$000	700$000	3$000	47.881$700
	Sant'Anna	2.819	1.026	16.847	10.647	17.216$000	51.180	1.318$150	301	578$300	1	375$000	1.688.196	152.931	1.841.127	34.745$500	.....	2.125$020	4.119$200	250$000	350$000	55.732$110
	Cordovil	3.308	691	7.179	11.113	25.818$700	76.870	2.121$000	377	1.175$700	11	1.618$000	1.865.911	236.117	2.122.061	135.129$110	200$000	306$000	5.148$000	530$000	760$000	161.109$970
	Irajá	1.847	289	4.884	7.020	13.324$100	7.916	970$000	75	676$100	3	708$000	3.489.158	377.605	4.067.063	110.712$100	.....	.....	914$200	310$000	360$000	129.182$000
	Pavuna	5.145	1.181	15.171	21.501	37.575$000	8.[illegible]	2.288$000	386	1.073$200	7	149$700	2.958.965	281.418	3.213.323	98.038$500	.....	130$170	785$000	.....	210$000	110.808$170
	Sarapuí	2.511	371	5.189	8.071	16.188$000	21.686	957$100	81	150$200	.....	.....	3.080.182	261.776	3.341.958	91.583$400	.....	638$100	118$000	.....	58$000	109.027$500
	Paraibuna	2.901	633	6.864	10.398	21.968$200	30.625	1.118$100	182	172$500	6	110$100	1.858.532	137.627	1.996.159	112.219$625	.....	1.100$180	3.120$000	.....	150$000	165.077$805
	Mutum-Parahyba	2.018	235	5.[illegible]	7.621	11.176$000	2.[illegible]	518$170	113	112$200	1	180$000	1.277.512	768.710	2.046.222	52.[illegible]$522	.....	318$100	456$000	.....	310$000	65.575$022
	[illegible]	1.[illegible]	158	1.918	3.193	5.882$700	58.[illegible]	2.275$000	221	165$300	2	385$000	3.211.225	415.826	3.627.051	95.118$157	.....	171$000	295$100	.....	180$000	116.973$657
	Sapucaia	1.[illegible]	729	8.981	13.926	21.349$000	6.810	2.238$100	79	142$700	1	160$000	2.575.267	181.158	2.756.425	78.[illegible]$512	.....	600$000	157$200	.....	150$000	105.576$912
	Vera Cruz	2.[illegible]	148	1.135	7.266	13.088$000	29.113	888$700	116	148$700	5	675$100	2.265.571	136.515	2.402.119	59.108$170	.....	105$000	314$300	.....	500$000	68.[illegible]$100
	Piabanha	1.872	985	1.565	7.312	11.218$700	31.520	1.028$100	203	610$100	2	185$000	1.398.083	137.517	1.535.610	55.[illegible]$[illegible]	.....	225$000	275$200	.....	100$000	51.8[illegible]$100
	Nova Iguaçu	3.199	775	5.181	9.155	13.120$000	29.122	1.018$000	182	120$800	2	105$000	1.718.195	210.162	1.928.357	17.625$500	.....	568$700	203$500	58$000	180$000	62.[illegible]$100
	Barra Mansa	8.330	2.608	15.021	25.112	11.103$000	121.091	3.627$000	1.151	2.511$900	17	162$100	3.160.588	307.310	3.467.898	104.705$370	.....	428$000	1.370$100	100$000	58$200	155.723$500
	Pirahy	1.002	1.004	8.292	13.598	21.591$200	53.314	1.767$000	785	2.281$800	3	558$000	2.135.083	1.618.970	3.754.053	90.150$210	600$000	488$200	657$000	250$000	730$000	120.523$800
	Rio Preto	7.851	3.522	11.856	23.232	51.191$300	89.208	3.077$170	8.825	12.897$100	10	130$000	3.667.591	551.713	4.222.321	121.791$100	.....	332$710	1.641$000	325$000	100$000	193.087$800
	Cangonha	3.110	2.111	5.522	11.000	12.212$000	10.310	600$000	255	157$300	2	258$000	1.058.619	321.117	1.379.736	37.[illegible]$200	.....	838$000	270$000	.....	18$100	51.181$100
	Ilhanas	2.067	699	2.811	5.577	11.[illegible]$100	21.247	807$500	300	672$170	2	225$000	1.158.147	751.634	2.309.801	61.285$100	.....	918$020	155$100	.....	212$000	77.[illegible]$100
	Porto Velho	3.579	1.735	6.065	11.079	21.511$800	131.311	1.121$800	1.192	2.557$600	2	155$100	111.330	2.559.006	3.003.329	71.157$600	.....	105$000	780$000	258$000	68$000	101.107$900
4.ª classe	S. Francisco Xavier	17.871	49	36.302	54.220	8.836$200	2.587	107$700	51	218$300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58$000	815$000	265$700	.....	9.[illegible]$800
	Collematos	13.910	78	21.115	38.133	9.701$500	3.762	601$000	15	219$000	.....	.....	.....	28.[illegible]	28.[illegible]	352$000	.....	33$000	350$000	210$000	200$000	10.772$000
	Mangueira	1.121	1.168	4.212	6.501	8.662$000	10.877	820$000	251	190$800	.....	.....	291.590	115.581	706.183	7.[illegible]$100	.....	505$000	377$000	.....	288$000	17.[illegible]$570
	Pavuna	697	121	2.173	2.991	1.185$100	11.652	388$000	37	2.[illegible]$600	.....	.....	48	613.200	613.257	5.[illegible]$220	.....	18$000	137$000	25$000	.....	10.[illegible]$000
	Meriti	1.104	1.601	5.558	7.918	11.[illegible]$000	33.108	702$000	193	246$700	2	85$000	807.550	338.613	1.146.163	17.[illegible]$300	.....	375$100	208$100	.....	170$000	21.[illegible]$100
	Ypiranga	931	374	3.115	4.420	6.[illegible]$200	18.070	522$000	70	151$800	.....	.....	202.176	1.108.580	1.310.756	9.[illegible]$050	.....	18$100	171$100	95$000	28$100	16.[illegible]$170
	Vaz Lobo	1.582	1.011	7.075	13.711	28.[illegible]$000	5.314	214$100	968	972$700	4	035$000	207.561	177.163	1.175.027	27.[illegible]$100	.....	118$000	652$000	.....	28$000	10.[illegible]$100
	Cordovil	227	79	808	1.111	2.112$100	1.958	113$000	16	75$200	.....	.....	118.358	27.123	145.481	3.[illegible]$800	.....	8$000	458$200	.....	.....	6.[illegible]$700
	Inhaúma	1.831	504	1.658	6.193	12.528$200	16.051	588$000	58	125$300	1	158$000	534.204	44.757	579.164	18.[illegible]$150	.....	625$100	208$300	68$000	8$000	31.[illegible]$200
	Coelho Neto	1.734	224	3.142	5.417	8.010$500	11.502	643$200	11	208$100	.....	.....	1.517.120	72.672	1.589.792	12.[illegible]$100	.....	248$850	195$100	205$000	18$000	75.512$200
	Ramos	667	149	2.411	3.548	3.678$500	10.625	252$700	21	23$600	.....	.....	636.818	71.868	711.716	25.[illegible]$923	.....	978$000	830$200	108$000	.....	31.[illegible]$521
	Engenho de Dentro	7.901	1.[illegible]	1.[illegible]	22.851	70.[illegible]$[illegible]	127.065	8.882$100	418	1.118$[illegible]	11	321$000	5.090.851	2.317.760	7.408.611	221.[illegible]$672	.....	1.113$900	1.075$700	.....	85$200	316.[illegible]
	Sampaio	740	302	2.405	3.447	2.372$000	11.761	116$010	107	173$210	.....	.....	710.078	161.368	871.136	21.751$818	.....	108$000	818$200	.....	118$100	24.[illegible]
	Anchieta	437	122	3.[illegible]	4.321	6.[illegible]$200	18.816	700$000	165	165$710	1	86$100	652.183	111.768	777.184	21.[illegible]$100	.....	158$100	228$000	.....	18$000	20.[illegible]
	Quintino Bocayuva	915	291	211	3.421	3.[illegible]$000	13.581	288$000	164	155$350	3	125$100	677.764	279.151	956.915	21.[illegible]$821	.....	208$100	[illegible]	.....	810$000	33.[illegible]
	Cascadura	1.[illegible]	299	3.651	4.589	7.[illegible]$100	15.120	586$100	164	141$710	3	145$000	1.571.661	307.323	1.881.927	58.[illegible]$250	.....	1.659$000	811$700	.....	730$000	67.137$[illegible]
	Pedro II	1.[illegible]	11	1.284	[illegible]	6.[illegible]$100	15.618	537$110	110	368$850	.....	.....	730.163	281.316	1.061.183	21.111$100	.....	108$100	255$700	255$000	500$000	31.2[illegible]
	[illegible]	2.302	1.071	5.[illegible]	9.700	12.[illegible]$000	20.182	602$110	229	312$100	3	235$000	719.104	125.633	871.737	21.317$000	.....	218$100	285$000	200$000	500$000	13.5[illegible]
	Paquetá	1.913	701	3.152	7.[illegible]	9.[illegible]$100	20.811	555$000	56	371$930	.....	.....	937.930	66.055	1.001.035	38.[illegible]$800	.....	750$000	175$100	.....	.....	49.[illegible]
Paradas	S. Christovão	10.[illegible]	15	1.[illegible]	50.[illegible]	20.[illegible]$500	18.791	1.255$100	128	318$700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	175$500	.....	108$000	.....	10.[illegible]
	Barreira	25.132	21	10.215	65.197	46.[illegible]$100	1.922	177$000	23	90$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25$000	.....	9.[illegible]
	Tabuleiro	15.[illegible]	11	1.[illegible]	96.132	21.[illegible]$500	3.158	693$100	91	278$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105$200	.....	.....	1.[illegible]$000	22.7[illegible]
	[illegible]	5.011	21	2.147	2.720	6.[illegible]$500	87	307$000	10	115$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	135$200	.....	.....	15$000	7.078$700
	Laforet	87	79	517	763	321$400	1.050	328$000	.....	.....	.....	.....	.....	591.424	591.424	1.[illegible]$110	.....	.....	118$100	.....	.....	1.[illegible]$000
	Total	671.112	61.210	1115.953	1.851.[illegible]	1.689.185$410	5.115.151	171.276$110	37.622	72.103$330	318	6:021$100	101.350.300	143.155.393	244.505.693	6.981.733$110	1.181$000	21.167$910	32:110$[illegible]	1.018$580	1.[illegible]$080	7.[illegible]
Total no anno de 1875		[illegible]	61.078	[illegible]	1.640.991	1.577.918$650	4.570.137	168.856$550	29.478	51.224$120	235	4.589$000	118.272.095	126.921.392	245.193.487	6.229.[illegible]$820	530$000	18.756$770	26:197$[illegible]	555$000	.....	8.079:700$121
Differença em 1876		[illegible]	.....	179.[illegible]	210.842	111.[illegible]$710	646.302	2.[illegible]	8.144	17:882$210	103	1:432$050	.....	16.571.991	.....	[illegible]	651$000	5.[illegible]$170	5.[illegible]	463$080	.....	[illegible]

Secretaria da Estrada de Ferro, em 28 de Fevereiro de 1877.

O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 2.

E. de F. D. Pedro II.—Demonstração mensal das receitas no anno de 1876.

MEZES.	PASSAGENS. 1.ª Classe.	2.ª Classe.	3.ª Classe.	TOTAL.	PRODUCTO.	BAGAGENS. Kilos.	PRODUCTO.	ANIMAES. Numero.	PRODUCTO.	CARROS. Numero.	PRODUCTO.	MERCADORIAS. Café. Kilogrammas.	Diversos. Kilogrammas.	TOTAL. Kilogrammas	PRODUCTO.	DESVIOS.	ARMAZENAGENS.	TELEGRAPHO	MULTAS.	RENDAS DIVERSAS.	TOTAL DA RENDA.
Janeiro	14.789	6.348	93.203	150.136	145:708$510	512.218	11:850$880	3.515	6:795$150	27	185$000	6.510.807	12.379.329	19.039.196	159:598$160	1:000$000	1:737$510	2:523$500	750$000	128$000	625:824$030
Fevereiro	15.016	5.152	85.282	135.040	129:182$500	113.071	13:379$410	2.828	1:708$760	26	518$400	6.380.095	12.501.158	18.881.271	140:207$235	700$000	3:298$250	2:205$200	708$000	127$000	501:114$095
Março	31.228	5.209	88.171	143.608	126:250$180	156.523	12:094$820	3.084	5:475$400	41	795$000	6.362.231	12.002.122	18.364.353	123:810$345	900$000	1:112$050	3:107$100	800$000	126$200	533:770$135
Abril	30.954	5.956	80.310	146.220	119:589$500	121.564	12:881$000	2.699	1:894$450	31	317$000	6.012.013	9.664.298	15.676.311	107:198$983	700$000	2:162$850	3:100$000	803$700	158$000	510:178$008
Maio	30.859	6.102	91.293	157.884	141:235$000	105.880	13:165$640	2.115	1:905$210	27	424$000	6.221.281	11.571.572	17.792.853	125:188$182	3:000$000	1:243$100	3:012$000	575$000	113$800	581:921$072
Junho	37.001	6.210	92.617	185.811	142:323$700	111.571	11:180$700	2.386	5:088$910	23	110$700	7.026.052	10.712.301	17.738.353	116:190$580	700$000	1:187$000	2:815$200	650$000	888$200	613:193$380
Total do 1.º semestre	312.051	36.127	511.577	859.819	794:168$410	2.165.416	84:599$380	17.678	31:757$810	178	2:918$000	37.511.513	68.801.330	101.518.843	2.658:324$987	5.000$000	10:790$960	15.238$200	4.450$000	6.568$000	3.308:331$587
Julho	34.346	6.574	60.946	101.866	152:194$580	131.167	15:298$480	3.411	7:131$500	25	506$800	9.320.583	12.352.151	22.272.734	556:775$115	700$000	2:148$000	2:885$200	338$000	210$000	738:225$705
Agosto	30.575	6.626	94.071	131.272	131:379$500	111.115	15:243$530	3.719	7:494$310	36	560$700	9.907.833	12.674.062	22.581.895	556:516$931	1.515$000	1:779$580	2:511$400	975$340	127$280	567:739$561
Setembro	30.975	6.114	91.389	128.479	130:124$500	119.621	15:303$231	3.559	7:317$000	32	616$800	11.819.298	12.312.136	24.131.434	610:575$021	700$000	1.106$200	2:265$800	105$000	865$000	588:503$330
Outubro	32.784	5.630	95.303	133.510	115:591$500	110.192	13:179$000	2.776	5:950$500	20	350$000	16.272.013	12.538.118	28.810.131	735:960$531	250$000	1:189$100	2:375$200	162$500	122$800	908:169$130
Novembro	40.519	.....	97.288	138.007	139:553$000	157.286	15:014$580	3.683	7:262$710	22	160$000	11.520.026	12.958.753	24.478.799	615:157$820	910$000	3:779$150	2:030$200	860$000	315$000	784:972$210
Dezembro	45.924	.....	106.354	152.297	159:441$000	513.159	18.181$110	2.962	5:703$850	22	442$200	7.166.001	11.785.790	18.951.707	419:598$120	700$000	1.371$120	2.807$100	1315$000	111$200	631:726$210
Total do 2.º semestre	352.001	25.944	574.382	961.517	856:078$180	2.180.994	92.511$930	30.111	10:590$190	160	3:074$500	15.535.787	74.650.053	110.285.840	3.795.178$158	7.210$000	13:116$840	15:723$100	550$880	805$280	4.588:000$298
Total do anno	664.112	61.211	1.115.961	1.821.336	1.650:246$590	5.145.150	174:259$119	47.789	42.348$000	338	6.023$100	101.350.300	143.155.383	244.505.683	5.954:503$148	12.180$000	24.167$800	32.461$300	1.018$880	1.517$080	7.387:221$588

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1877.

O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 3. E. de F. D. Pedro II.— Demonstração da carga e importancia dos fretes com que concorreu a Companhia União e Industria no anno de 1876.

EXPORTAÇÃO.					IMPORTAÇÃO.			TOTAL EM AMBAS AS DIRECÇÕES	
PROCEDENCIA.	CAFÉ. Kilogrammas	DIVERSOS. Kilogrammas	TOTAL. Kilogrammas	FRETE.	DESTINO	DIVERSOS. Kilogrammas	FRETE.	KILO-GRAMMAS.	FRETE.
Entre Rios	1.312.586	4.452	1.317.038	11:502$928	Entre Rios	210.735	1.151$100	1.527.773	12:653$928
Serrinha	2.502.601	3.660	2.506.261	87:078$003	Serrinha	226.015	11:637$700	2.732.302	98:715$703
Parahybuna	1.280.138	13.060	1.292.198	162:672$890	Parahybuna	1.112.723	27:712$190	2.404.921	190:385$080
Espirito Santo	395.153	2.123	395.516	14:255$016	Espirito Santo	15.161	524$018	381.211	15:779$034
Mathias Barbosa	217.597	7.621	225.218	9:183$992	Mathias Barbosa	31.561	1.011$800	256.779	10:195$792
Cedofeita	.....	.....	.....	.....	Cedofeita	10.876	291$918	10.876	291$918
Retiro	211.811	.....	211.811	10:638$185	Retiro	2.596	72$118	214.407	10:710$303
Juiz de Fora	1.025.181	685.299	1.710.480	243:026$232	Juiz de Fora	6.527.190	235:034$788	11.237.670	478:061$020
Rio Novo	377.846	105.201	483.047	21:903$970	Rio Novo	.....	.....	483.047	21:903$970
Santa Fé	223.881	12	223.893	7:800$182	Santa Fé	1.130	318$518	225.023	8:118$700
Chiador	2.670.292	40.235	2.710.527	99:335$850	Chiador	411.192	11:627$000	3.110.679	113:962$850
Anta	331.029	3.132	334.271	13:282$600	Anta	31.721	1:098$168	365.992	14:380$768
Sapucaia	2.109.392	21.845	2.131.237	93:101$632	Sapucaia	474.321	12:815$520	2.605.558	105:917$152
Ouro Fino	.....	.....	.....	.....	Ouro Fino	3.923	157$572	3.923	157$572
Conceição	853.233	508	853.741	35:222$136	Conceição	89.751	3:028$220	943.492	38:250$356
Porto Novo	1.563.283	130	1.563.413	65:063$220	Porto Novo	731.836	21:917$536	2.295.249	87:980$756
Total	21.199.551	883.818	22.083.102	873.185$506	Total	10.101.481	331:475$808	32.188.085	1.207:661$114

DEMONSTRAÇÃO MENSAL.

MEZES.	Peso em kilogrammas.	Frete.	Quota de 25 %, pertencente á Companhia União e Industria.	Quota de 25 % que passou para renda da Estrada.	Importancia com o desconto de 25 %.	TOTAL da renda da Estrada.
Janeiro	2.199.805	97:615$081	24:403$770	.....	73:211$310	73:211$310
Fevereiro	2.042.572	98:376$932	24:594$233	.....	73:782$699	73:782$699
Março	2.161.067	75:514$101	18:878$175	.....	56:635$525	56:635$525
Abril	1.725.150	55:310$188	13:827$522	.....	41:482$966	41:482$966
Maio	1.948.977	67:848$672	16:962$168	.....	50:886$504	50:886$504
Junho	1.578.521	53:317$300	13:329$410	.....	39:988$090	39:988$090
Julho	3.250.137	121:816$490	30:453$623	.....	91:362$867	91:362$867
Agosto	3.173.877	117:572$800	29:393$200	.....	88:179$600	88:179$600
Setembro	3.173.171	128:270$410	32:067$610	.....	96:202$800	96:202$800
Outubro	4.581.181	173:725$900	43:431$475	.....	130:294$425	130:294$425
Novembro	3.057.501	137:310$010	34:327$503	.....	102:982$507	102:982$507
Dezembro	2.061.161	77:888$995	19:472$249	1:915$746	58:112$000	60:027$746
Total	32.188.085	1.307:661$111	326:915$278	1:915$746	980:745$833	982:661$579

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1877

O oficial, Antonio Pereira da Rocha.

B 4. E. de F. D. Pedro II. — Movimento do trafego durante o anno de 1876.

		Para a 1.ª secção.		Para a 2.ª secção.		Para a 3.ª secção.		Para a linha do centro.		Para o ramal de Macacos.		Para o ramal de Porto-Novo.		Para o ramal de S. Paulo.		Total geral.	
		Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.
VIAJANTES	Da 1.ª secção	[illegible]	[illegible]	18.121	[illegible]	[illegible]	[illegible]	8.733	78:113$100	5.057	7:501$500	10.015	8:531$500	22.191	119:092$000	1.111.759	797:011$100
	Da 2.ª secção	[illegible]	[illegible]	18.501	[illegible]	[illegible]	[illegible]	512	31:025$000	501	175:800	1.303	[illegible]	9.567	16:808$000	67.129	98:115$100
	Da 3.ª secção	17.195	22:801$000	8.193	[illegible]	13.121	22:511$300	9.183	17:658$100	196	2:658$100	12.911	22:818$000	2.164	9:242$000	11.264	185:077$300
	Da Linha do Centro	8.061	75:061$000	[illegible]	2:618$000	[illegible]	[illegible]	14.551	11:253$000	31	918$000	3.185	10:193$000	533	5:512$000	65.038	152:781$000
	Do Ramal de Macacos	[illegible]	[illegible]	11	[illegible]	11	5:518$000	16	885$000	601	288$000	92	1:215$000	98	201$000	1.301	8:018$000
	Do Ramal de Porto-Novo	9.195	57:310$000	11	5:100$000	12.378	21:056$000	3.100	10:066$000	55	1:595$000	20.100	21:128$000	1.555	10:173$000	50.595	115:570$000
	Do Ramal de S. Paulo	19.001	120:558$000	13.057	58:918$000	2.650	8:050$000	535	1:205$000	130	391$000	1.818	11:581$000	120.216	121:588$000	171.809	301:018$000
	Total	1.105.[illegible]	571:[illegible]	55.[illegible]	[illegible]	43.781	181:[illegible]$800	35.889	175:811$000	7.100	31:[illegible]	59.378	130:[illegible]	162.212	312:[illegible]	1.851.333	1.680:18[illegible]$300
BAGAGENS.		Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.
	Da 1.ª secção	2.089.913	[illegible]	12.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	8.571	13:[illegible]	27.610	[illegible]	51.714	8:533$950	201.292	22:129$000	3.326.282	98:788$000
	Da 2.ª secção	112.141	[illegible]	57.191	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.001	2:018$000	2.020	3:032$000	31.861	55:900$000	39.164	9:026$000	251.518	6:777$000
	Da 3.ª secção	162.561	8:[illegible]	15.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31.378	[illegible]	215	999$000	55.356	1:[illegible]	11.861	[illegible]	291.169	11:311$000
	Da Linha do Centro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	191.803	[illegible]	51	105$000	18.801	1:908$000	3.195	[illegible]	251.813	13:[illegible]
	Do Ramal de Macacos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10	56$000	1.450	1:[illegible]	111	189$000	[illegible]	189$000	11.923	879$000
	Do Ramal de Porto-Novo	102.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11.[illegible]	818$000	501	418$000	132.[illegible]	1:815$000	6.105	526$000	286.270	11:[illegible]
	Do Ramal de S. Paulo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3.562	[illegible]	201	195$000	[illegible]	1:868$000	164.355	[illegible]	861.111	27:[illegible]
	Total	3.5[illegible]	81:[illegible]	281.112	8:[illegible]	[illegible]	[illegible]	241.193	18:[illegible]	2.202	8:[illegible]	2[illegible]	11:[illegible]	521.562	31:[illegible]	5.415.139	171:270$110
ANIMAES.		Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.
	Da 1.ª secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1:[illegible]	265	1:218$500	21	208$100	210	1:320$000	251	[illegible]	4.991	8:278$500
	Da 2.ª secção	[illegible]	[illegible]	81	[illegible]	131	[illegible]	31	[illegible]	[illegible]	[illegible]	103	[illegible]	192	[illegible]	5.129	5:180$100
	Da 3.ª secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	255	[illegible]	239	[illegible]	1	180$000	[illegible]	[illegible]	186	214$100	3.653	5:309$300
	Da Linha do Centro	[illegible]	[illegible]	11	[illegible]	90	1:218$500	287	372$500	[illegible]	[illegible]	125	1:085$500	91	2:048$000	922	1:170$100
	Do Ramal de Macacos	20	110$000	1	18$000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2	[illegible]	251	1:058$000
	Do Ramal de Porto-Novo	1.0	[illegible]	31	[illegible]	162	[illegible]	76	[illegible]	[illegible]	[illegible]	25	265$500	115	1:065$000	1.822	5:078$300
	Do Ramal de S. Paulo	1.291	[illegible]	[illegible]	3:[illegible]	211	[illegible]	122	1:838$000	2	114$000	201	1:526$500	1.112	[illegible]	21.261	11:107$300
	Total	20.[illegible]	11:[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.[illegible]	5:721$500	1.021	3:171$500	[illegible]	118$000	[illegible]	6:125$[illegible]	1.951	11:[illegible]	36.622	72:065$[illegible]
CARROS.		Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.
	Da 1.ª secção	5	[illegible]	17	[illegible]	5	218$000	18	[illegible]	[illegible]	$	15	[illegible]	19	[illegible]	102	[illegible]
	Da 2.ª secção	1	[illegible]	2	[illegible]	1	218$000	[illegible]	$	[illegible]	$	1	2:800$000	1	188$000	15	1:068$000
	Da 3.ª secção	15	[illegible]	1	[illegible]	11	[illegible]	[illegible]	5:152$000	[illegible]	$	11	1:218$000	6	1:578$000	51	7:115$000
	Da Linha do Centro	6	[illegible]	[illegible]	$	5	[illegible]	5	[illegible]	[illegible]	$	[illegible]	[illegible]	1	118$000	22	[illegible]
	Do Ramal de Macacos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	$	[illegible]	$	[illegible]	$	[illegible]	$	[illegible]	$	[illegible]	$	[illegible]	$
	Do Ramal de Porto-Novo	1	[illegible]	[illegible]	$	[illegible]	$	[illegible]	$	[illegible]	$	11	5:552$000	1	278$000	15	1:068$000
	Do Ramal de S. Paulo	6	111$000	8	[illegible]	3	138$000	1	278$000	[illegible]	$	5	[illegible]	51	572$000	73	[illegible]
	Total	8[illegible]	1:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1:[illegible]	29	[illegible]	[illegible]	$	52	[illegible]	81	1:[illegible]	[illegible]	[illegible]
MERCADORIAS.		Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.
	Da 1.ª secção	21.510.771	[illegible]	[illegible]	[illegible]	17.[illegible]	[illegible]	10.712.904	562:[illegible]	1.061.522	[illegible]	13.512.[illegible]	[illegible]	31.812.[illegible]	[illegible]	11.[illegible]	2.[illegible]
	Da 2.ª secção	10.5[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11.[illegible]	1.[illegible]
	Da 3.ª secção	22.1[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	151.1[illegible]	1:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	335.791	2:[illegible]	21.[illegible]	[illegible]
	Da Linha do Centro	19.021.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.591.[illegible]	1:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	21.[illegible]	[illegible]
	Do Ramal de Macacos	1.121.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.211.[illegible]	[illegible]
	Do Ramal de Porto-Novo	5.1[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	87.491	1:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	28.117.[illegible]	[illegible]
	Do Ramal de S. Paulo	33.811.[illegible]	1.137:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	81.112	1:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	28.012.[illegible]	1.162:[illegible]
	Total	135.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	21.777.[illegible]	571:[illegible]	1.011.818	[illegible]	16.[illegible]	415:[illegible]	[illegible]	881:[illegible]	211.[illegible]	5.481:[illegible]

Secção do Trafego, em 25 de Fevereiro de 1877.

O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 4. E. de F. D. Pedro II. — Movimento do trafego durante o anno de 1876.

		Para a 1.ª secção.		Para a 2.ª secção.		Para a 3.ª secção.		Para a linha do centro.		Para o ramal de Macacos.		Para o ramal de Porto-Novo.		Para o ramal de S. Paulo.		Total geral.	
		Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.
VIAJANTES.	Da 1.ª secção	1.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	8.717	[illegible]	5.635	[illegible]	[illegible]	[illegible]	22.[illegible]	[illegible]	1.111.759	[illegible]
	Da 2.ª secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	212	[illegible]	591	[illegible]	[illegible]	[illegible]	9.563	[illegible]	57.129	[illegible]
	Da 3.ª secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	9.183	[illegible]	100	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.564	[illegible]	94.964	[illegible]
	Da Linha do Centro	8.064	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13.564	[illegible]	31	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5.16	[illegible]	65.018	[illegible]
	Do Ramal de Macacos	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	113	[illegible]	16	[illegible]	1.031	[illegible]	22	[illegible]	98	[illegible]	8.[illegible]	[illegible]
	Do Ramal de Porto-Novo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	25	[illegible]	29.[illegible]	[illegible]	1.746	[illegible]	56.586	[illegible]
	Do Ramal de S. Paulo	19.091	[illegible]	19.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	565	[illegible]	129	[illegible]	1.8[illegible]	[illegible]	145.216	[illegible]	159.870	[illegible]
	Total	1.105.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	35.819	[illegible]	7.[illegible]	[illegible]	59.358	[illegible]	162.212	312.[illegible]	1.851.[illegible]	[illegible]
		Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.
BAGAGENS.	Da 1.ª secção	2.081.214	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	85.721	[illegible]	27.[illegible]	[illegible]	51.715	[illegible]	201.232	22.[illegible]	3.326.282	[illegible]
	Da 2.ª secção	169.191	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	9.091	[illegible]	2.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	39.193	[illegible]	251.618	[illegible]
	Da 3.ª secção	162.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31.598	[illegible]	2.[illegible]	[illegible]	55.[illegible]	[illegible]	11.871	[illegible]	121.[illegible]	[illegible]
	Da Linha do Centro	78.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	121.873	[illegible]	31	[illegible]	18.[illegible]	[illegible]	3.[illegible]	[illegible]	251.811	[illegible]
	Do Ramal de Macacos	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.159	[illegible]	110	[illegible]	22	[illegible]	11.946	[illegible]
	Do Ramal de Porto-Novo	102.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11.588	[illegible]	566	[illegible]	152.[illegible]	[illegible]	6.016	[illegible]	286.270	[illegible]
	Do Ramal de S. Paulo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3.572	[illegible]	[illegible]	[illegible]	9.[illegible]	[illegible]	163.785	[illegible]	86.141	[illegible]
	Total	3.510.[illegible]	[illegible]	279.142	[illegible]	[illegible]	[illegible]	80.194	[illegible]	32.092	[illegible]	273.[illegible]	[illegible]	421.569	31.[illegible]	5.115.439	171.270$110
		Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.
ANIMAES.	Da 1.ª secção	2.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	265	[illegible]	29	2.811$	21	[illegible]	39	[illegible]	3.291	[illegible]
	Da 2.ª secção	4.[illegible]	[illegible]	87	[illegible]	14	[illegible]	31	[illegible]	.....	8	10	[illegible]	192	[illegible]	5.129	[illegible]
	Da 3.ª secção	1.961	[illegible]	[illegible]	[illegible]	15	[illegible]	234	[illegible]	1	190$	[illegible]	[illegible]	186	[illegible]	3.673	[illegible]
	Da Linha do Centro	258	[illegible]	11	[illegible]	200	[illegible]	283	[illegible]	.....	8	127	[illegible]	24	[illegible]	922	[illegible]
	Do Ramal de Macacos	215	[illegible]	4	[illegible]	.....	8	.....	.....	.....	8	.....	8	2	[illegible]	251	[illegible]
	Do Ramal de Porto-Novo	1.0	[illegible]	31	[illegible]	162	[illegible]	86	[illegible]	.....	8	92	[illegible]	115	[illegible]	1.822	[illegible]
	Do Ramal de S. Paulo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	211	[illegible]	122	[illegible]	2	[illegible]	280	[illegible]	1.112	[illegible]	21.951	[illegible]
	Total	36.[illegible]	[illegible]	985	[illegible]	2.[illegible]	[illegible]	1.021	[illegible]	32	[illegible]	2.[illegible]	[illegible]	1.951	[illegible]	31.672	[illegible]
		Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.	Numero.	Producto.
CARROS.	Da 1.ª secção	35	[illegible]	17	[illegible]	33	[illegible]	18	[illegible]	.....	8	1[illegible]	[illegible]	19	[illegible]	162	[illegible]
	Da 2.ª secção	1	[illegible]	2	[illegible]	1	[illegible]	.....	8	.....	8	1	[illegible]	1	[illegible]	15	[illegible]
	Da 3.ª secção	15	[illegible]	1	[illegible]	11	[illegible]	5	[illegible]	.....	8	11	[illegible]	6	[illegible]	51	[illegible]
	Da Linha do Centro	1	[illegible]	.....	8	5	[illegible]	3	[illegible]	.....	8	5	[illegible]	1	[illegible]	22	[illegible]
	Do Ramal de Macacos	.....	8	.....	8	.....	8	.....	8	.....	8	.....	8	.....	8	.....	8
	Do Ramal de Porto-Novo	1	[illegible]	.....	8	.....	8	.....	8	.....	8	1[illegible]	[illegible]	1	[illegible]	15	[illegible]
	Do Ramal de S. Paulo	1	[illegible]	8	[illegible]	2	[illegible]	1	[illegible]	.....	8	3	[illegible]	51	[illegible]	71	[illegible]
	Total	8[illegible]	[illegible]	2[illegible]	[illegible]	78	[illegible]	21	[illegible]	.....	8	32	[illegible]	81	[illegible]	378	[illegible]
		Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.	Kilogrammas.	Producto.
MERCADORIAS.	Da 1.ª secção	21.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10.712.904	[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	13.512.815	[illegible]	31.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Da 2.ª secção	10.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	56.365	[illegible]	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11.080.209	[illegible]
	Da 3.ª secção	2.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	151.122	[illegible]	281	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31.803.213	[illegible]
	Da Linha do Centro	19.021.[illegible]	[illegible]	10.1[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.001.358	[illegible]	2.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Do Ramal de Macacos	1.121.281	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.81	[illegible]	.....	[illegible]	.....	8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.211.[illegible]	[illegible]
	Do Ramal de Porto-Novo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	85.119	[illegible]	21	[illegible]	[illegible]	[illegible]	25.215	[illegible]	28.11[illegible]	1.021.[illegible]
	Do Ramal de S. Paulo	31.811.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31.312	[illegible]	11.919	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3.173.[illegible]	[illegible]	38.012.251	1.162.287$180
	Total	155.491.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.010.848	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Secção do trafego, em 5 de fevereiro de 1877.

O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 5. E. de F. D. Pedro II.—Movimento e producto de viajantes entre todas as Estações, pelos trens de passageiros e mixtos, exclusive os dos suburbios, no anno de 1876.

PROCEDENCIA.	EM 1876.		EM 1875.		DIFFERENÇA PARA MAIS EM 1876.		DIFFERENÇA PARA MENOS EM 1876.	
	NUMERO DE VIAJANTES.	PRODUCTO.	NUMERO DE VIAJANTES.	PRODUCTO.	NUMERO DE VIAJANTES.	PRODUCTO.	NUMERO DE VIAJANTES.	PRODUCTO.
Da 1.ª Secção....	210.978	569:108$200	208.842	579:926$300	2.136	.....	.....	10:818$100
Da 2.ª Secção.....	57.129	98:145$100	51.119	97:602$900	6.010	542$200		
Da 3.ª Secção...	93.971	185:077$300	83.541	178:880$200	10.430	6:197$100		
Da linha do centro.....	65.038	152:784$800	26.125	81:227$300	38.913	71:557$500		
Do ramal de Macacos.....	6.994	8:984$100	7.099	10:713$800	.....	.....	105	1:729$700
Do ramal do Porto-Novo..	56.586	145:470$300	44.955	140:942$000	11.631	4:528$300		
Do ramal de S. Paulo.....	159.859	301:981$700	141.470	285:871$300	18.389	16:110$400		
TOTAL	650.555	1.461:551$500	563.151	1.375:163$800	87.509	98:935$500	105	12:547$800

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1877.

O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 6.

E. de F. D. Pedro II.—Movimento e producto de viajantes entre as estações de suburbios no anno de 1876.

MEZES.	DA CORTE.				DE S. CHRISTOVÃO.				DE S. FRANCISCO XAVIER.				DE RIACHUELO.			
	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.
Janeiro	17.262	25.284	42.546	7:911$200	730	2.903	3.633	562$100	1.972	2.882	4.154	577$100	1.755	3.346	5.103	684$000
Fevereiro	16.200	22.687	38.887	7:236$100	518	3.041	3.559	543$100	951	2.682	3.633	527$100	1.601	2.870	4.471	617$100
Março	19.978	23.142	43.120	8:272$200	621	3.161	3.782	567$200	1.091	2.731	3.822	603$000	1.804	3.273	5.077	693$000
Abril	19.745	24.774	43.519	8:405$200	684	3.111	3.795	582$100	1.157	2.816	4.003	549$000	1.979	3.342	5.321	728$000
Maio	23.283	25.484	51.217	10:120$000	710	3.302	4.012	597$000	1.810	2.937	4.747	648$000	2.101	3.357	5.458	750$000
Junho	22.016	25.129	47.145	9:016$100	813	3.000	3.813	555$000	1.703	2.057	3.760	516$000	2.036	2.896	4.932	693$000
Total	121.464	146.005	267.469	51:957$900	4.188	18.603	22.791	3:427$000	8.037	16.735	24.772	3:472$000	11.333	19.071	30.424	4:186$000
Julho	25.291	26.341	51.632	9:924$100	978	3.237	4.215	651$100	1.570	2.564	4.134	576$000	2.189	3.260	5.449	750$000
Agosto	25.437	21.924	47.361	10:165$000	781	3.012	3.793	570$100	1.148	3.223	4.371	612$000	2.166	3.290	5.456	732$000
Setembro	25.118	21.810	46.928	10:153$000	853	3.030	3.883	570$100	1.732	3.110	4.841	663$000	2.016	3.268	5.284	708$000
Outubro	17.679	26.566	44.245	8:750$000	800	3.187	3.987	606$100	1.271	2.931	4.202	573$000	2.128	3.546	5.674	783$000
Novembro	20.257	26.773	47.030	9:275$000	1.016	3.401	4.417	657$000	1.621	3.301	4.922	687$000	2.566	3.660	6.225	861$000
Dezembro	24.335	26.776	51.111	10:345$000	1.015	3.763	4.778	753$000	1.711	3.464	5.175	713$000	2.702	3.936	6.638	912$000
Total	158.016	157.636	283.790	58:709$100	5.443	19.628	25.071	3:868$300	9.581	18.590	28.575	4:003$000	13.633	20.960	34.753	4:854$000
Total do anno	279.480	303.641	561.190	110:666$900	9.631	38.231	47.862	7:295$300	17.622	35.325	53.347	7:475$000	25.000	40.031	65.037	9:040$000
Em 1875	245.164	256.658	501.822	100:693$350	7.865	37.235	45.150	6:374$000	17.291	31.434	48.725	7:017$100	18.281	33.857	52.111	7:098$200
Differenças para mais em 1876	12.658	47.332	59.370	9:972$800	1.847	912	2.759	921$300	328	4.091	4.119	457$900	6.762	6.204	12.966	1:942$000

MEZES.	DO ENGENHO NOVO.				DE TODOS OS SANTOS.				DAS OFFICINAS.				DA PIEDADE.			
	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.
Janeiro	5.612	8.584	14.236	1:098$000	3.533	4.145	7.686	1:070$000	960	2.187	3.147	711$100	581	1.692	2.273	508$000
Fevereiro	5.108	8.137	13.245	1:816$000	3.501	3.753	7.254	1:092$000	915	1.960	2.875	678$100	552	1.517	2.069	483$000
Março	5.104	8.214	13.318	1:899$000	3.302	3.960	7.262	1:575$000	936	2.017	2.953	694$000	536	1.572	2.108	492$100
Abril	5.542	8.128	13.670	1:690$000	3.454	4.170	7.624	1:698$100	1.111	2.196	3.307	781$100	535	1.840	2.375	593$100
Maio	6.029	9.755	15.784	2:151$100	3.989	4.117	8.106	1:716$000	1.094	1.968	3.062	714$000	558	1.845	2.393	555$000
Junho	6.404	9.761	16.165	2:205$000	3.864	4.126	7.990	1:757$000	973	2.026	2.999	652$100	622	1.841	2.386	555$000
Total	33.799	52.599	86.398	12:408$100	21.649	24.282	45.931	10:068$000	5.074	12.324	18.297	4:259$300	3.395	10.307	13.672	3.076$500
Julho	6.579	9.572	16.151	2:215$000	3.685	4.107	7.892	1:748$000	1.028	1.929	2.957	708$000	540	2.048	2.588	549$000
Agosto	6.146	9.638	15.784	2:235$000	3.098	4.002	7.040	1:688$100	1.054	1.732	2.786	648$000	530	1.847	2.377	525$100
Setembro	6.864	9.911	16.775	2:318$000	2.893	4.018	7.011	1:720$000	1.030	1.713	2.743	633$000	555	1.896	2.451	558$000
Outubro	6.643	9.884	16.527	2:325$000	4.248	3.9	8.148	1:865$000	849	1.912	2.761	651$000	566	2.121	2.687	603$000
Novembro	7.248	10.158	17.406	2:525$000	4.734	4.096	8.830	2:016$000	1.101	2.081	3.182	770$000	951	1.876	2.827	633$000
Dezembro	7.657	10.856	18.513	2:619$000	4.811	4.319	9.133	2:100$000	1.788	2.278	4.066	918$000	1.126	1.726	2.852	648$100
Total	41.811	59.569	101.115	14:435$000	21.921	21.645	43.569	11:135$000	7.151	11.648	18.802	4:078$100	4.217	11.487	15.731	3:473$200
Total do anno	75.773	112.168	187.941	26:843$100	43.570	48.927	92.500	21:123$100	13.128	24.971	37.099	8:338$100	7.612	21.854	29.406	6:549$700
Em 1875	67.566	84.372	147.437	21:123$100	41.699	45.202	86.901	19:338$200	11.293	19.002	31.171	7:581$000	4.068	16.017	20.485	4:658$200
Differenças para mais em 1876	8.207	27.796	40.504	5:110$000	4.871	3.725	8.599	1:729$000	1.859	1.969	3.928	1:081$000	3.084	5.837	8.921	1:891$500

MEZES.	DE CASCADURA.				TOTAL.			
	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.
Janeiro	2.860	7.087	9.947	2:198$000	31.506	58.129	89.635	17:061$100
Fevereiro	2.745	6.526	9.271	2:095$000	29.172	53.169	82.341	15:828$100
Março	2.638	6.524	9.162	2:243$100	30.080	54.982	90.962	16:824$100
Abril	2.866	6.714	9.580	2:333$000	32.311	56.152	93.763	17:548$100
Maio	3.275	6.965	10.240	2:378$100	35.829	58.976	101.805	19:204$100
Junho	3.543	6.635	10.178	2:653$200	41.874	59.024	100.898	19:782$000
Total	17.927	40.751	58.678	14:501$000	227.766	340.742	568.508	106:247$600
Julho	3.823	7.377	11.200	2:405$000	35.756	61.011	100.767	20:624$800
Agosto	3.129	6.624	9.753	2:148$000	31.145	57.906	102.651	19:678$100
Setembro	3.720	6.867	10.587	2:463$000	35.550	57.567	103.143	20:068$000
Outubro	3.111	6.807	10.311	2:615$000	37.891	60.985	98.881	18:884$000
Novembro	1.463	6.266	10.729	2:509$000	41.379	61.923	103.302	20:675$000
Dezembro	5.291	6.966	12.250	2:965$000	48.162	66.074	111.536	22:259$000
Total	23.749	40.871	64.621	16:100$000	266.777	365.466	632.273	120:964$200
Total do anno	41.676	81.625	123.301	30:601$000	494.543	706.208	1.200.751	227:205$800
Em 1875	31.668	56.651	113.319	28:518$100	445.561	604.840	1.047.313	202:554$750
Differenças para mais em 1876	5.010	1.962	9.982	1:949$900	49.049	101.368	153.438	25:181$050

BAGAGENS DA TARIFA ESPECIAL ENTRE AS ESTAÇÕES DE SUBURBIOS NO ANNO DE 1876.

PROCEDENCIA.	Numero de volumes.	Producto.
Corte	21.601	10:476$000
S. Christovão	8.811	905$100
S. Francisco Xavier	4.231	483$000
Riachuelo	3.826	434$100
Engenho-Novo	13.051	1:833$100
Todos os Santos	5.584	619$200
Officinas	4.562	565$000
Piedade	2.462	285$200
Cascadura	15.000	1:037$200
Total	101.580	16:052$800

ESTÃO INCLUIDAS NO MOVIMENTO GERAL AS PASSAGENS SEGUINTES

	1.ª Classe.	3.ª Classe.	Total.	Importancia.
Por assignaturas	31.372	1.462	35.331	1:318$810
De ida e volta entre Corte e S. Francisco Xavier	22.420	.....	22.420	5:605$000
Em 8 trens especiaes: 1 a Riachuelo, 2 a Engenho-Novo, 1 a Piedade, 1 a Cascadura	687	.....	687	1:031$500
Total	54.479	1.462	58.941	11:085$310

Secção do Trafego, em 25 de Fevereiro de 1877.

O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 7.

E. de F. D. Pedro II.—Estatistica de mercadorias da Côrte para as estações do interior no anno de 1876.

Classes.	Estações.	Dinheiro.		Louça e vidro.		Mobilia.		Fazendas.		Ferragens.		Molhados.		Lenha.		Objectos para lavoura.		Materiaes.		Madeiras.		Sal.		Carne e peixe.		Cereaes.		Assucar.		Toucinho.		Diversos.		Total geral.		
		Volumes.	Valores.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Volumes.	Pesos.	Producto.
1.ª classe	Barra	3	900$000	2.226	111.881	2.718	257.582	5.012	357.928	7.922	381.011	9.095	522.370	1.018	75.191	2.811	212.165	1.107	91.082	8.616	339.264	4.716	228.356	5.267	175.181	5.976	339.210	1.855	171.162	1.645	187.[illegible]	11.917	418.000	78.195	4.100.110	61.995.670
	Entre-Rios	2	120$000	1.201	50.192	3.851	107.007	2.078	75.215	3.048	112.892	1.555	31.155	780	23.856	482	6.603	1.261	2.951	1.389	35.216	3.140	81.564	5.021	153.165	1.132	85.321	2.291	57.921	1.778	152.821	56.945	1.000.586	21.860.945
	Porto-Novo	82	2.763$818$184	2.916	504.682	1.531	513.101	1.329	58.818	1.791	115.184	3.701	101.535	6.056	246.262	8.511	93.252	7.591	727.000	6.599	612.513	8.435	1.076.0[illegible]	1.781	750.921	1.395	107.157	9.152	1.228.677	118.139	8.757.350	349.834.256
	Cachoeira	50	923$938$720	5.516	786.278	5.171	797.907	10.521	811.112	10.508	811.950	12.919	1.257.110	3.809	171.944	6.643	511.313	9.813	261.582	1.910	320.858	11.511	920.388	5.369	510.765	11.018	811.206	6.089	510.745	1.223	48.206	19.196	1.367.900	125.221.[illegible]	10.381.812	397.188$621
2.ª classe	Encontro-Novo	.....	.....	122	16.881	119	35.187	739	77.782	595	55.285	1.099	189.919	72	4.595	.....	.....	701	107.701	832	24.226	702	87.107	981	112.021	1.020	182.067	651	171.578	371	66.820	1.221	197.537	9.220	1.339.125	1.748$900
	Cascadura	.....	.....	819	82.131	710	196.983	1.619	111.951	1.350	175.900	1.711	296.356	111	15.241	1.082	79.653	1.912	199.737	381	78.311	5.911	161.805	1.702	91.221	6.761	329.332	1.088	91.165	719	61.380	15.651	788.578	15.052	2.16.351	3.838$901
	Belem	2	921	2.921	97.872	1.847	19.185	1.593	19.409	3.813	96.845	6.902	177.836	595	27.721	1.270	26.901	2.879	59.918	3.761	143.173	3.575	132.591	2.329	91.951	5.516	143.815	2.547	67.622	1.110	44.153	9.017	256.216	52.871	1.166.575	12.225$710
	Desengano	27	17.178$000	2.061	229.085	1.765	221.612	1.215	117.908	1.395	209.258	8.579	586.310	1.183	121.266	2.186	222.062	2.682	211.488	3.191	235.386	7.706	165.183	5.091	381.118	5.101	759.891	3.089	281.035	3.188	579.277	21.751	750.913	70.747	5.921.033	101.[illegible]$[illegible]
	Rio-Novo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.129	12.125	274	1.558	1.271	16.211	.....	.....	.....	.....	.....	.....	178	2.551	679	5.178	.....	.....	1.162	11.186	2.720	34.954	.....	.....	269	1.560	975	21.159	3.962	103.351	3.909$[illegible]
3.ª classe	Sapopemba	.....	.....	187	30.100	1.625	150.115	2.905	57.535	2.011	121.108	1.650	158.871	1.989	137.227	1.350	116.160	1.151	153.062	1.513	108.054	1.779	168.291	2.728	233.200	3.846	175.002	2.753	192.171	2.691	223.628	7.100	180.670	11.119	3.371.701	8.373$810
	Maxambomba	.....	.....	1.216	62.970	1.788	99.829	2.547	193.[illegible]	1.335	121.523	3.130	199.385	922	16.890	258	21.780	2.861	211.750	251	51.916	1.056	76.011	2.018	131.865	3.118	112.871	2.219	50.778	2.019	98.867	1.755	228.179	20.257	1.767.128	8.095$750
	Cachoeiras	1	200$000	532	20.859	116	31.771	1.310	83.138	2.272	102.496	3.758	146.077	861	15.046	1.195	57.393	1.931	78.296	2.178	81.158	2.151	95.102	1.701	67.410	1.769	110.168	1.968	65.646	3.801	88.420	5.621	157.858	35.865	1.591.091	8.504$110
	Rio-Claro	7	1.010$000	1.852	78.521	1.293	11.900	1.596	80.865	3.328	105.520	11.113	277.658	812	51.511	2.229	16.019	989	10.091	1.117	102.161	2.158	99.311	2.511	147.291	1.928	278.121	1.512	62.063	1.025	181.[illegible]	8.711	365.617	57.103	1.801.772	16.590$110
	Santa Ana	7	5.000$000	2.507	18.845	1.991	11.163	3.383	91.[illegible]	1.855	82.520	7.064	220.069	1.721	70.875	1.559	90.141	6.147	92.251	2.387	48.917	3.942	128.013	1.256	111.181	7.127	211.182	2.238	51.829	3.052	53.106	9.312	243.317	59.722	1.625.177	21.753$620
	Campo-Grande	16	1.888$000	1.889	91.119	2.981	122.864	2.857	105.639	4.591	253.658	7.242	517.152	3.065	158.558	1.681	65.954	2.180	133.199	2.549	71.231	1.421	85.949	5.011	181.987	5.351	230.027	1.898	96.298	2.181	73.385	11.802	779.651	57.675	4.111.872	60.565$880
	Cava	13	18.650$000	941	28.102	2.218	93.156	3.845	111.507	5.042	157.831	10.001	167.191	35	700	1.484	50.148	3.282	159.265	6.172	41.108	5.865	122.128	1.517	100.751	8.097	281.280	1.215	57.372	2.914	114.993	7.129	155.506	63.231	1.761.535	30.057$810
	Paraibuna	5	9.716$000	2.512	241.645	2.229	151.698	3.211	156.968	3.780	138.275	7.300	311.868	1.196	17.175	1.281	172.[illegible]	2.250	165.208	3.011	112.958	2.316	165.[illegible]	1.885	110.158	5.285	321.100	3.288	182.951	3.882	107.018	5.902	167.010	57.799	2.[illegible].510	55.539$040
	Serraria	10	5.100$000	1.195	39.341	1.195	68.375	2.295	139.728	5.566	132.101	10.000	232.894	1.613	38.257	1.215	31.111	1.672	40.921	897	25.174	6.392	111.756	5.935	101.221	1.248	19.138	5.115	106.219	3.741	91.151	10.775	257.117	64.570	1.585.108	52.870$006
	Cantagallo	.....	.....	1.185	59.082	1.078	61.235	6.311	153.151	3.884	101.877	6.565	217.125	753	9.105	1.961	31.231	3.012	125.751	1.784	46.681	5.181	101.359	6.110	111.017	6.171	272.711	2.840	67.561	2.851	99.120	11.359	185.061	66.489	1.965.725	11.[illegible]$[illegible]
	Mathias Fortes	1	25.[illegible]$000	409	9.[illegible]	311	7.713	1.186	19.182	1.766	41.[illegible]	6.031	66.811	171	2.261	.....	.....	571	12.176	.....	.....	1.163	31.259	3.879	58.151	1.222	69.311	3.732	31.710	878	9.116	6.701	171.575	26.759	1.[illegible].755	11.[illegible]
	Chalator	8	6.175$000	2.478	1.157	1.526	18.013	1.127	11.147	7.816	118.829	7.575	21.159	561	18.300	1.519	11.270	1.317	11.930	1.062	31.205	7.871	211.228	7.130	187.578	1.695	257.113	2.217	68.116	2.091	92.388	6.130	324.194	54.365	1.810.711	31.125$500
	Vargem Alegre	2	2.000$000	723	12.188	1.328	33.391	1.718	61.11[illegible]	3.328	18.[illegible]	1.375	24.025	566	1.711	96	15.780	1.219	31.211	517	8.352	6.672	169.238	6.191	11.[illegible]	6.160	195.035	4.765	85.555	2.951	26.863	6.011	197.147	58.219	1.521.019	79.184$000
	Pinheiro	5	1.000$000	2.338	11.551	748	19.913	1.238	13.[illegible]	1.982	81.[illegible]	3.127	111.579	151	112	1.111	3.[illegible]	810	21.899	725	22.251	3.018	97.669	2.251	65.571	2.817	119.065	1.031	40.984	.....	1.129	5.119	117.319	27.375	871.023	11.911$750
	Volta Redonda	38	18.[illegible]$880	2.112	41.720	216	18.101	2.155	56.131	2.085	84.210	3.640	111.750	11	10.130	1.988	21.067	1.912	35.101	661	19.611	1.117	58.702	1.631	61.011	1.178	19.48	1.588	77.719	.....	.....	1.181	201.135	28.150	971.568	17.849$180
	Barra Mansa	2	1.710$000	2.385	95.871	2.216	124.378	5.562	210.[illegible]	1.751	109.[illegible]	9.610	113.114	.....	.....	1.975	120.018	1.529	129.111	1.583	112.643	10.130	310.030	5.186	210.801	8.191	534.651	2.529	106.129	116	16.521	6.225	172.017	61.147	4.152.011	67.548$010
	Dores	11	13.[illegible]$000	3.837	132.852	1.951	119.757	6.360	351.181	6.170	272.2[illegible]	9.112	52.[illegible]	.....	.....	3.961	127.181	2.388	98.255	3.088	202.115	12.281	287.808	7.191	170.820	6.050	392.[illegible]	7.075	21.280	381	18.101	5.531	695.510	91.021	3.912.390	70.[illegible]$[illegible]
	Rezende	18	10.[illegible]$000	2.721	92.941	1.341	16.7[illegible]	8.027	310.175	6.211	251.111	12.802	643.188	.....	.....	3.171	128.329	2.119	95.673	2.970	141.191	11.021	1.2[illegible]7	8.[illegible]	313.381	7.111	358.302	5.573	210.559	.....	.....	5.106	211.131	80.173	1.[illegible]2.[illegible]	91.[illegible]
	Campo Belo	9	12.[illegible]$110	2.739	35.316	1.066	20.159	7.751	111.011	5.022	101.291	8.022	168.101	.....	.....	1.887	30.338	1.151	32.021	1.170	25.655	7.029	115.912	5.825	98.[illegible]	6.555	192.[illegible]	1.071	33.007	.....	.....	13.219	140.[illegible]	61.103	1.071.176	21.[illegible]
	Dobrada	7	25.[illegible]$000	6.238	48.311	3.365	97.787	6.880	157.312	5.502	12.240	9.131	370.070	.....	.....	3.018	71.291	2.115	51.780	1.901	18.181	1.185	5[illegible].174	6.002	195.[illegible]	6.917	311.178	5.237	159.042	.....	.....	6.196	287.512	67.577	1.985.681	10.[illegible]$[illegible]
	Rio-Verde	3	2.000$000	3.798	159.552	1.782	84.[illegible]	11.829	183.[illegible]	11.188	569.972	12.815	620.[illegible]	.....	.....	2.191	120.[illegible]	1.828	88.109	2.135	100.209	14.900	1[illegible].392	13.849	327.927	7.199	520.941	11.633	245.179	.....	.....	11.759	401.885	112.114	7.[illegible].616	121.[illegible]$[illegible]
1.ª classe	Cabo Frio	.....	.....	115	[illegible]	53	7.057	155	[illegible]	491	21.[illegible]	780	32.303	112	[illegible]	.....	.....	109	15.791	1.127	50.238	210	10.031	31[illegible]	15.173	1.591	41.[illegible]	350	10.892	159	11.133	1.119	55.270	7.7[illegible]	255.120	58[illegible]
	Macaé	1	[illegible]	992	11.674	2.524	5.[illegible]	3.002	61.[illegible]	3.[illegible]	91.[illegible]	1.411	31.[illegible]	1.670	19.[illegible]	1.870	19.[illegible]	830	1.765	3.610	10.050	2.561	51.851	3.068	115.101	4.781	101.416	1.818	38.[illegible]	1.551	43.251	6.628	170.[illegible]	15.338	1.000.291	8[illegible]
	Palmeira	1	1.[illegible]$000	1.[illegible]	1.[illegible]	59	1.[illegible]	250	3.150	257	2.[illegible]	601	9.858	19	148	238	841	.....	.....	19	700	221	953	516	5.113	1.801	11.037	1.165	6.367	679	1.164	5.319	12.188	12.175	51.246	8[illegible]
	Mendes	1	500$000	167	3.601	1.709	31.181	3.795	39.152	3.[illegible]	56.119	5.511	111.[illegible]	1.543	21.[illegible]	545	11.[illegible]	1.882	11.088	189	19.046	1.556	31.110	1.517	11.401	1.818	31.[illegible]	2.128	42.[illegible]	255	16.825	1.551	13.[illegible]	9.021	246.172	9.[illegible]
	Nyangaga	.....	.....	1.398	11.116	2.995	15.970	1.761	11.588	2.878	25.097	1.158	38.[illegible]	147	5.887	133	3.715	2.151	5.768	903	1.210	2.111	17.394	2.758	15.[illegible]	2.768	15.021	2.116	17.797	1.157	5.080	6.672	51.100	31.091	720.011	5.[illegible]$[illegible]
	Vassouras	6	1.000$000	1.903	13.590	2.671	30.941	3.535	112.[illegible]	3.183	101.163	8.505	257.125	1.011	15.530	2.518	79.211	1.317	7.165	2.166	21.[illegible]	1.021	91.037	6.201	161.321	9.111	162.227	1.615	123.159	3.711	151.767	19.287	278.862	16.819	1.[illegible].162	56.[illegible]
	Cantagallo	.....	.....	73	507	.....	.....	.....	.....	11	1.[illegible]	75	6.117	70	[illegible]	51	1.842	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81	5[illegible]	61	1.750	105	3.[illegible]	90	1.8[illegible]	.....	.....	159	22.[illegible]	1.780	19.013	8[illegible]
	Espirito Santo	.....	.....	703	14.[illegible]	1.072	11.538	3.705	35.[illegible]	1.913	11.6[illegible]	1.720	19.[illegible]	518	5.3[illegible]	1.551	17.[illegible]	1.117	5.390	1.517	30.229	1.115	31.715	5.311	79.[illegible]	1.191	61.158	3.958	31.615	698	11.892	6.008	71.590	29.790	181.100	13.[illegible]
	Cachoeira	20	7.000$000	135	7.[illegible]	3.119	35.987	1.348	10.140	5.787	34.212	3.991	12.259	272	6.061	561	5.305	517	8.063	1.009	10.050	965	17.188	3.108	22.155	6.082	51.900	2.910	35.903	623	11.117	5.217	61.931	37.011	291.113	12.[illegible]
	Itabira	.....	.....	1.[illegible]	2.961	1.352	1.891	1.868	11.[illegible]	1.060	6.318	2.495	17.181	.....	.....	15	72	196	2.278	.....	.....	241	10.951	1.957	18.723	2.238	21.251	3.122	16.163	1.161	1.839	5.221	21.671	22.122	155.151	13.[illegible]
	Juiz de Fora	27	21.6[illegible]$000	1.611	160.[illegible]	5.353	78.029	11.823	1.369.[illegible]	11.123	1.165.[illegible]	1.[illegible]	1.147.170	2.018	34.[illegible]	1.101	382.[illegible]	5.788	913.118	8.189	631.151	16.322	1.370.176	10.211	850.022	5.004	911.621	5.911	181.31	3.865	130.757	25.565	2.[illegible].328	135.887	11.048.811	121.[illegible]
	Santa Luzia	5	8.[illegible]$000	20	[illegible]	20	[illegible]	1.027	21.[illegible]	1.169	24.103	2.[illegible]	43.940	1.496	8.802	57	750	.....	.....	216	9.315	1.011	17.552	550	22.633	2.290	11.718	1.188	18.780	899	5.068	3.216	41.159	16.251	211.953	5[illegible]
	Ana	1	1.000$000	2.110	10.761	1.117	18.1[illegible]	191	25.019	2.892	25.990	1.211	18.911	117	1.156	993	5.121	1.355	11.756	.....	.....	390	1.028	1.111	31.612	1.941	12.112	1.587	26.100	116	2.572	7.787	51.129	20.068	392.591	7[illegible]
	Ouro Fino	1	2.[illegible]$000	75	3.128	284	1.657	1.238	8.065	1.761	10.582	2.056	22.582	12	1.148	280	6.250	123	5.780	1	370	2.071	8.538	1.595	15.567	2.201	21.519	618	5.811	211	978	6.167	21.012	22.783	187.[illegible]	3.[illegible]
	Cascata	7	8.[illegible]$000	1.252	12.858	529	1.508	2.173	32.738	1.102	21.580	3.358	16.771	.....	.....	158	7.006	2.382	37.218	729	3.006	2.106	31.918	3.391	56.653	2.559	61.211	2.201	50.150	263	7.940	4.256	72.725	36.235	163.677	13.[illegible]
	Pomba	1	1.[illegible]$000	1.016	10.571	234	3.916	1.555	35.[illegible]	2.212	13.[illegible]	3.615	61.188	31	2.151	1.017	21.261	.....	.....	961	12.011	589	5.[illegible]	1.743	51.128	3.111	70.062	825	31.[illegible]	.....	.....	1.842	81.928	10.159	189.[illegible]	8.[illegible]
	Queluz	1	11.500$000	2.135	15.167	2.181	25.421	2.819	53.[illegible]	1.135	25.139	6.981	76.195	.....	.....	50	2.670	1.075	17.923	112	8.731	2.291	51.921	1.500	81.[illegible]	5.015	56.[illegible]	2.047	19.[illegible]	.....	.....	6.126	112.250	20.791	556.858	15.[illegible]
	Lavrinhas	23	21.[illegible]$000	713	14.321	2.529	61.240	6.306	98.[illegible]	7.257	43.[illegible]	5.152	112.737	.....	.....	852	25.216	1.210	15.801	1.182	50.067	1.015	28.848	2.[illegible]	56.870	7.987	151.[illegible]	2.571	50.122	.....	.....	1.259	122.092	13.315	806.975	21.[illegible]
	Total	163.871	[illegible]	85.[illegible]	3.380.291	85.177	1.187.870	179.321	7.923.245	180.578	7.[illegible].118	195.101	12.885.542	33.817	1.761.188	71.864	3.261.558	101.109	5.028.231	90.511	4.161.937	203.319	8.131.288	199.103	7.164.210	252.818	12.059.702	152.912	5.185.269	71.058	3.060.973	191.191	16.581.872	2.157.957	101.645.797	2.278.[illegible]

Secretaria de Estado, em 28 de Fevereiro de 187[illegible]

O official, **Antonio Pereira da Rocha.**

B 8. E. de F. D. Pedro II. — Estatistica de mercadorias do interior para as demais estações no anno de 1876.

ESTAÇÕES.	DINHEIRO.		CAFÉ.		FUMO.		ACUARDENTE.		ALGODÃO.		QUEIJOS.		COUROS.		CARVÃO.		MADEIRAS.		MATERIAES.		OBJECTOS DE LAVOURA.		TOUCINHO.		ASSUCAR.		CEREAES.		TAPIOCA.		DIVERSOS.		TOTAL GERAL.		
	N.º de volumes.	Valor.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	N.º de volumes.	Peso em kilog.	Producto.
1.ª Classe Barra	11	2:207$540	10,628	1,024,921	585	5 719	29	11,372	...	...	271	5,003	1	72	...	...	12	950	561,121	2,576,186	5	1.830	1.135	116 646	...	...	3.567	105,581	...	...	158,101	681,111	797,776	7,591 101	9:175$410
» Entre Rios	...	...	2 830	1 162,857	11	121	31	2,111	...	...	63	1,310	...	...	15	1,560	3,055	207,662	1 641	277,035	15	24,816	23	1 075	1	31	1,687	140,711	...	...	5 340	200,646	37 218	2,187 391	39 804$167
» Novo	...	...	280,164	16 928,943	1,871	21,157	19	2,078	11	816	107	1,261	373	9,520	...	...	17	27,001	...	...	...	...	291	14,281	18	1,000	1,401	71 001	...	...	3,055	126,739	287,591	17,320,910	792,548$555
» Cachoeira	8	5:177$840	130,300	7,390 53	11,951	11,516 872	...	...	...	...	37	610	983	17 611	...	...	13	1,866	...	...	...	...	3,120	179,357	11	662	2,978	163,106	...	...	6,010	120,516	170,111	10,251,854	111 351$670
2.ª Classe Engenho Novo	...	...	120	21,728	...	...	301	271,292	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	640	86,696	...	...	...	...	116	2,580	151	2,880	...	...	5,712	201,111	7,185	597,067	2:102$970
» Cascadura	66	1 079$000	372	16,120	1	31	350	24,551	...	...	18	6,521	128	1,010	25	8,988	...	...	110,373	332 828	1,578	13,018	21	1,373	6	211	170	11,719	...	...	21,570	356,601	111,210	1,013,127	2:205$910
» Belem	...	...	9,500	571 916	...	...	181	295,101	...	...	12	170	...	...	895	11,589	377	21 595	331	228,530	...	...	13	781	170	27 351	1 751	132,377	...	...	1,652	282,570	15,159	1,551 050	153$109920
» Desengano	...	...	106,750	6,381 154	468	30,018	18	1,175	165	1,831	21,130	521,357	814	11,001	...	...	6 100	32,113	1,361	25,021	...	...	5,261	318 190	...	...	11	2 165	...	...	6,119	167,298	134,859	7,021,892	171,518$840
» Rio Novo	...	...	7,516	158,180	8,217	102,931	...	...	...	...	1,312	27,975	317	2 829	...	...	...	...	...	...	...	...	766	50,015	5	118	5	258	...	...	199	22,152	18,528	164,171	22:995$710
3.ª Classe Sampaio	51	1:940$520	2,218	11,501	...	...	160	250,346	...	...	...	...	61	3,278	11,751	350,319	...	...	302,751	1 195,926	...	...	...	...	...	...	100	18,515	...	...	14 710	111,571	130,171	2,001,708	3:875$931
» Maxambomba	3	160$000	1,745	107,215	37	1,022	1,648	586,888	...	...	5	58	105	2,956	16,145	1,580,710	171	31 105	578,905	1,388 728	...	...	88	5,167	390	8 500	2,176	108,277	115	71,956	129,392	502,056	76,108	4,016,132	27:480$721
» Queimados	37	1:976$700	1,402	82,740	786	11 133	1,225	736,192	...	...	56	1,161	11	781	12,915	957,236	17,201	124 085	...	...	12	3,020	531	32 288	242	57,602	5,277	276,712	1,277	66,157	12,606	212,628	81,396	1,981,085	27:121$170
» Belem	1	1,000$000	10,855	639 061	9	215	2	1,175	...	...	6	117	...	...	37,829	1,168,767	2,386	140 951	...	...	...	...	125	7,947	3	182	201	12,122	...	...	7,380	615,022	78,813	2,905,576	32:681$530
» Santa Anna	8	288$000	27 725	1,688 196	208	5,388	...	...	...	...	1	70	50	1,159	...	...	102	10,861	1 086	30,618	...	...	15	2,561	...	...	872	11,679	...	...	1,591	40,552	31,970	1,810 121	25:763$661
» Commercio	...	...	82,178	1,885 011	13	321	3	1,170	...	...	12	288	61	1,556	...	...	176	55,119	...	...	13	5 202	11	630	...	...	1 219	72,073	...	...	2,012	91,127	86,011	5,122,061	133:179$110
» Lida	1	2$000	62,588	3,680 158	10	221	1	588	...	...	5	50	...	...	...	...	2,875	150,065	15	900	...	...	19	1 000	51	3,215	2,955	201 351	...	...	1,221	11,671	69,582	4,165,061	113:729$100
» Paraibuna	3	1:700$000	10,834	2,258 593	521	8,242	16	319	...	...	20	491	...	...	...	...	...	...	5,954	20,825	...	...	126	9 618	117	8 850	615	31 754	...	...	2,038	201,182	10,577	3,240,221	98:487$200
» Serraria	1	200$000	51 121	3,080 182	13	1,728	...	...	...	...	182	3 692	3	315	...	...	59	55 815	8,109	186,210	50	11,806	51	3 049	121	2,175	795	11 197	...	...	1,118	51,243	61,751	3,751 228	91:736$018
» Paraibuna	1	120$000	70,347	1,858 532	62	2 131	13	7,000	1	50	56	980	81	1 270	16	1,000	11	10 805	...	...	...	...	101	10,135	...	...	10	516	...	...	2 476	103,588	82 290	1,976,159	111:219$625
» Matias Barbosa	...	...	21 740	1,277 542	175	4 351	12	1,001	3	808	63	1,089	151	5,952	...	...	6	159	55	1,671	6	603	86	5,712	77	1 786	531	26 040	...	...	33,316	711,121	66,106	2,016,212	52:510$652
» Chiador	11	3:325$800	33 163	3,211,225	671	18 188	...	...	30	1,116	39	601	6	140	...	...	155	77 211	20,002	268,180	...	...	280	17 975	1	204	222	12,157	...	...	2,681	19,238	157,491	4,067 061	96:114$157
» Sapucaia	18	2:027$880	12,544	2,577,597	155	4,291	...	...	...	...	7	137	...	...	...	...	111	61,412	1 000	2 500	...	...	115	6,163	1	12	671	31 174	...	...	1 562	79,219	16,432	2,759,325	58:975$562
» Virgem Alegre	1	7$000	38,062	2,365,351	3	63	5	355	...	...	...	...	1	35	...	...	111	12 113	...	...	17	2,131	24	1,702	...	...	1,078	59,829	...	...	1,162	60,088	40,130	2,162,149	51:109$150
» Dalbertos	1	200$000	21,142	1 270 043	83	2 104	12	3,013	...	...	11	185	1	10	...	...	519	27,786	20	1,128	...	...	77	3 764	3	231	1,250	88,023	...	...	965	9,113	26,221	1,555 010	35:565$280
» Volta Redonda	...	...	28,767	1,718 195	171	9,385	1	588	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,839	106,695	...	...	57	3,231	...	...	690	36,262	...	...	1,956	53,798	33,491	1,968,557	17:628$509
» Barra Mansa	1	180$000	50,005	3,160,788	152	3,551	8	1,700	...	...	23	528	159	6,715	...	...	212	20,211	8 551	51,560	...	...	320	16,230	110	8,568	890	19,571	...	...	3 583	112 118	73,354	3,947,388	101 746$370
» Divisa	1	118$000	10,941	2,135,083	3,279	119 013	...	...	...	...	13,847	246,309	11	162	...	...	151	70,793	...	...	...	...	6,340	378,174	7	124	82	1,765	...	...	6,186	728,567	70 811	1,051,653	90:176$210
» Bazeode	3	580$000	63 668	3 147,590	221	8,995	6	3,558	...	...	12	354	81	1,107	...	...	...	...	27	1,152	...	...	547	29,521	254	15,261	659	18,812	...	...	12,685	115,786	78,185	4,222,233	121:701$710
» Campo Bello	1	200$000	20,092	1,058,519	126	4 101	11	5 880	...	...	...	...	78	580	...	...	212	16,311	195	9,230	...	...	90	5,155	26	1,815	87	1,781	...	...	10,381	312,215	31 222	1,119,624	37:558$201
» Itatiuia	...	...	21,648	1,458,147	775	22 845	...	...	...	...	19	927	...	...	...	...	194	10,855	7 000	21,000	...	...	11 608	625,371	1	230	52	2,721	...	...	1,096	15,786	18,276	2,201,811	61:253$100
» Boa Vista	...	...	7,387	411,310	26,958	719,087	...	...	...	...	507	11,349	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	28,185	1,600,158	...	...	1,197	67,198	...	...	5,106	104,101	69,110	3,083,324	71:157$000
1.ª Classe Olhavamos	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	37	2,593	...	...	...	150	...	...	...	...	...	...	...	...	917	25 716	1,037	28,791	35$000
» Macacos	1	600$000	1 865	201,579	12	291	16	19,241	1,258	81,502	...	...	39	1,084	41	1,249	21	1,218	...	...	...	...	11	177	13	750	150	12,592	...	...	20,161	246 171	37 701	710,181	7:278$170
» Palmeiras	...	...	12	018	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	21,185	617,550	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	163	...	...	82	27,556	21,281	643,277	5:903$220
» Mendes	30	1115$000	12,801	807,550	255	6,027	3	1,761	...	...	10	318	...	...	2,900	87 212	248	20,551	1,000	2,500	...	...	182	11,367	...	...	288	9 845	...	...	21,776	197,910	38 750	1,146,164	17:075$270
» Yperanga	...	...	1,988	292 176	198	11,119	8	1,116	...	...	...	...	6	281	...	...	21 218	812,988	9,108	192,854	...	...	13	570	6	270	51	3 846	...	...	1,241	87,521	39,970	1,101,065	23:012$770
» Vassouras	1	321$000	15,391	997,564	174	1,730	1	588	...	...	63	1 127	192	12,122	...	...	...	...	50	3,000	...	...	11	2 612	3	120	305	17,808	...	...	1,288	97,882	21,412	1,175,027	27:824$010
» Cicuta	1	358$000	1,971	118,358	1	18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	58	1 672	...	...	589	22,113	2 113	145 181	3:788$290
» Espirito Santo	...	...	8,705	531 391	84	1,140	1	588	...	...	8	136	...	...	...	...	...	...	11	2,610	...	...	127	7,891	28	1,885	220	11 891	...	...	167	18,292	9,185	559,061	18:061$156
» Codofeita	...	...	21,072	1,547,120	25	818	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	718	36,881	1	13	...	...	1	7	102	1 930	...	...	1,572	21,381	27,171	1,619,192	36:576$190
» Retiro	2	125$000	10 111	636,818	...	...	...	...	...	...	3	12	...	...	...	...	260	75,196	...	...	...	...	2	87	...	...	17	1,025	...	...	10,910	711,710	5,109	2,521	5:109$221
» Juiz de Fora	11	6:890$510	81,411	5,020,851	10,517	273,040	51	11,005	1,011	22,954	9,592	225 339	1,004	12,891	...	...	246	11 083	26,115	122,613	123	5 611	17,530	1 101,278	138	5,981	592	35,037	6	196	70,105	188,155	39 931	871,196	214:555$052
» Santa Fé	2	120$000	11,716	710,058	11	600	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,071	25,851	25 884	71 182	9	189	21	285	...	...	113	6,874	...	...	1,198	50 151	39,950	871,196	24:754$818
» Aiuba	...	...	10,952	652,186	...	...	9	5,592	...	...	...	...	...	...	...	...	855	12 101	1 204	11,048	6	300	...	...	10	600	231	11,501	...	...	392	17,158	16,529	777,181	21:988$190
» Ouro Fino	...	...	11,922	657,764	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	222	101,957	...	...	...	...	1	246	...	...	331	18,976	...	...	850	158,878	12,521	936,015	26:041$890
» Conceição	...	...	25,822	1,561,601	112	555	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	971	216,840	...	...	...	...	9	331	...	...	62	3,151	...	...	1,076	56,950	28,023	1,881,027	78:265$500
» Pombal	...	...	12,920	770,166	20	613	3	1,761	20	1,094	1	80	...	...	...	...	...	...	3 111	186,587	...	...	7	119	5	237	160	9 710	...	...	3,125	90,113	10 631	1,061,182	21:110$190
» Queluz	...	...	12,125	719 101	77	2,313	...	...	...	...	...	...	151	2,681	...	...	...	...	...	...	...	...	15	650	...	...	1,595	48,020	...	...	1,677	71,931	15,780	871,737	29:317$020
» Lavrinhas	...	...	16,043	937,280	117	3,960	15	8,122	...	...	1	15	7	65	...	...	6	550	...	...	...	...	31	1,563	11	810	81	1,230	...	...	745	16,459	17,045	1,001,035	28:018$800
Parada Bilureação	...	...	...	...	...	...	11	8,231	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	122,539	413,712	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,621	73,180	121 197	331,121	1:566$410
	285	10:390$780	1,689,390	101,350,200	106,060	2,906,258	5,080	2,516,936	2,581	111,059	50,517	1:103,606	5,000	98,150	154,231	1,541,316	61,037	2,523,176	1,979,681	8,727,671	1,867	70,121	81,318	1,707,901	2,387	155,050	38,105	2,001,126	1,608	110,618	625,777	9,248,831	4,811,278	110,159,806	3,705:710$807

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1877.

O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 9. E. de F. D. Pedro II.—Estatistica de bagagem, animaes e carros expedidos de diversas estações no anno de 1876.

ESTAÇÕES	TARIFA ESPECIAL DE SUBURBIOS	BAGAGEM. TARIFA 10		BAGAGEM. TARIFAS 15 E 5		BAGAGEM. TOTAL		PRODUCTO.
	Numero de volumes.	Numero de volumes.	Peso em kilogrammas.	Numero de volumes.	Peso em kilogrammas.	Numero de volumes.	Peso em kilogrammas.	
Corte	91 010	3 331	58,894	38 828	1.129.190	151,231	1.168 085	$1 182$680
1.ª classe. Barra	.....	3,210	11,223	3,924	81,304	7,145	122 527	3:016$050
» Entre-Rios	.....	694	11 511	2,388	50,019	3,082	61,530	1:832$250
» Porto Novo	.....	1 295	26,513	3,047	65,517	4,342	92,030	5 741$650
» Cachoeira	.....	7,651	111,572	3,212	72,051	10,863	211 103	8 [illegible]$770
2.ª classe. Engenho Novo	18,051	.....	.....	178	11,190	178	11 190	1 854$380
» Cascadura	15,081	27,148	1,351,612	2,709	31,901	11,857	1,383,513	5 [illegible]$130
» Dr. Lim	.....	1 699	26 067	1,759	40,921	3,398	67 088	1 294$100
» Desgangado	.....	2,728	51 390	2,510	59,929	5,238	110 319	3 717$110
» Rio Novo	.....	115	3,576	180	4,238	295	7 911	1 088$180
3.ª classe. Sapopemba	.....	11,615	318,718	3,022	107,884	14,637	426 601	2,800$000
» Maxambomba	.....	3,914	50,985	3,591	76,843	7,526	135,828	2:028$240
» Queimados	.....	2,771	65,763	1,752	26,091	4,521	91,854	1 025$050
» Belem	.....	459	5,762	1,091	27,110	1,550	32 872	620$700
» Saul Anna	.....	742	16,601	1,478	37,588	2,220	54 189	1 103$150
» Commercio	.....	633	10,158	2 117	46,411	2,750	56 569	2 121$850
» Lima	.....	521	9,529	879	18 117	1,400	27,646	970$300
» Parahyba	.....	131	6 601	3,896	76,849	4,027	83,850	2 288$050
» Serraria	.....	219	3,183	1,024	20,203	1,243	23,386	967$110
» Parahybuna	.....	199	2,770	1 191	27,855	1,390	30,625	1 113$710
» Mathias Barbosa	.....	291	6,119	1,094	20 989	1,385	27,314	711$170
» Chiador	.....	1,989	11,614	807	13,411	2,896	58,055	2 215$040
» Sapucaia	.....	329	7,725	3,296	69,085	3,625	76 810	2 283$110
» Varge m Alegre	.....	392	6 235	989	23 180	1,381	29 419	888$700
» Paulicéas	.....	548	10,621	1,023	21,597	1,571	31,520	1 028$100
» Volta Redonda	.....	116	5,681	1,113	23 712	1,554	29,422	1 018$680
» Barra Mansa	.....	559	10 739	5,069	112,355	5,619	123,094	3,027$000
» Dorsa	.....	522	11,158	2,717	61,856	3,239	73,014	1,707$040
» Rezende	.....	861	12,012	3 617	77,896	4,508	89,908	3 077$170
» Campo Bello	.....	126	1 551	1,661	38,565	1,787	40,119	619$080
» Itatiaia	.....	99	1,319	916	22,898	1,015	24,217	897$700
» Boa Vista	.....	3,885	57,512	2,572	81,821	6,457	139,341	1,124$880
1.ª classe. S. Francisco Xavier	1 291	21	2,8	171	2,284	1,412	2,587	137$700
» Olicinas	1,759	9	167	143	3,595	1,712	3,762	60$800
» Macacos	.....	633	15,821	1,506	25,056	2,139	40,877	820$900
» Palmeiras	.....	118	1,841	301	9 841	419	11,682	380$050
» Mendes	.....	129	6,277	1 062	27,131	1,191	33,408	762$000
» Ypiranga	.....	194	1,250	607	13 813	801	18,041	542$000
» Vassouras	.....	513	6 561	2,365	51,822	2,878	58,383	2:011$180
» Casal	.....	87	968	149	3,990	236	4,958	149$610
» Espirito-Santo	.....	118	2,610	691	13,144	809	16,054	585$150
» Cedofeita	.....	81	1,570	642	9,932	723	11,502	339$200
» Retiro	.....	62	1 199	357	9,168	419	10,628	272$780
» Juiz de Fóra	.....	1,589	21 637	4,669	102,368	5,849	127,005	8 882$100
» Santa Fé	.....	214	5,251	108	6,518	322	11,769	416$010
» Anta	.....	182	3,550	693	15,287	875	18,816	510$700
» Ouro Fino	.....	99	1,311	680	12,269	779	13,580	288$200
» Cincerão	.....	145	2 479	1,551	12,751	1,696	15 130	388$180
» Pombal	.....	176	2,519	1,656	13,129	1,832	15 648	541$100
» Queluz	.....	259	2,712	1,651	25,410	1,910	28 122	1,025$110
» Lavrinhas	.....	396	5,153	1,628	15,181	2,024	20,334	555$000
Parada S. Christovão	8 819	3	9	760	18,785	763	18 794	1,355$110
» Bochudo	3,855	2	11	82	1,968	3,941	1 922	177$000
» Dos Santos	5,588	1	21	159	3,118	5,554	3,148	638$110
» Podate	2,164	.....	.....	11	867	2,205	867	307$010
» Bituacção	.....	7	88	35	971	42	1,059	315$000
	151,584	81 151	2 158,551	187,521	2,986,859	373,256	5,145,410	174 270$110

ESTAÇÕES	ANIMAES. CAVALLOS E BESTAS.	BOIS.	VITELLAS.	CARNEIROS E CABRITOS.	PORCOS.	LEITÕES.	CÃES.	DIVERSOS.	TOTAL.	PRODUCTO.
Corte	641	49	11	295	419	19	982	112	1,835	6:957$620
1.ª classe. Barra	312	.....	.....	35	132	.....	57	1	517	1:478$050
» Entre-Rios	341	13	.....	56	57	2	81	6	526	957$100
» Porto Novo	572	18	.....	88	16	8	81	37	822	3:084$180
» Cachoeira	182	19	.....	116	7,161	.....	51	7	8,139	17:335$000
2.ª classe. Engenho Novo	36	1	.....	65	8	28	61	.....	208	158$201
» Cascadura	47	5	.....	119	95	18	87	1	302	214$020
» Dr. Lim	98	31	.....	116	32	1	31	.....	308	119$180
» Desgangado	158	1	.....	98	1 386	.....	69	5	1,761	2:221$010
» Rio Novo	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	5	55$800
3.ª classe. Sapopemba	61	7	.....	186	36	23	19	6	380	255$550
» Maxambomba	111	3	1	70	41	75	31	1	363	305$120
» Queimados	87	2	.....	85	12	2	19	2	209	253$100
» Belem	15	3	.....	15	3,311	608	11	.....	1,951	2:906$750
» Saul Anna	98	.....	.....	32	39	.....	32	.....	201	58$580
» Commercio	241	15	.....	27	41	.....	52	1	377	1 158$950
» Lima	164	10	.....	22	25	12	28	3	275	576$410
» Parahyba	308	.....	.....	20	3	.....	45	10	396	1 076$280
» Serraria	31	.....	.....	12	3	4	28	.....	81	150$200
» Parahybuna	71	.....	.....	32	27	9	41	.....	182	432$000
» Mathias Barbosa	31	4	.....	23	26	.....	29	.....	113	192$240
» Chiador	182	10	.....	6	3	.....	21	2	221	165$520
» Sapucaia	116	2	1	15	1	1	73	.....	230	192$630
» Varge m Alegre	76	4	.....	20	13	2	25	.....	146	318$760
» Paulicéas	159	6	.....	23	6	2	33	3	203	410$040
» Volta Redonda	90	.....	.....	21	31	.....	39	1	182	120$850
» Barra Mansa	331	3	2	50	986	18	11	23	1,451	2:511$830
» Dorsa	127	9	.....	95	211	.....	41	6	785	2:281$830
» Rezende	128	14	7	46	8,251	.....	74	5	8,825	12:897$160
» Campo Bello	161	1	.....	36	57	.....	17	3	255	157$360
» Itatiaia	149	1	2	23	102	3	17	3	300	172$150
» Boa Vista	345	2	1	30	750	1	52	2	1,192	2:057$080
1.ª classe. S. Francisco Xavier	.....	.....	.....	11	11	10	9	10	51	218$120
» Olicinas	1	.....	.....	22	4	.....	15	1	43	240$850
» Macacos	1	.....	.....	28	191	3	13	12	251	1 103$850
» Palmeiras	.....	.....	.....	27	2	.....	7	1	37	256$040
» Mendes	143	3	2	21	5	.....	16	3	193	253$730
» Ypiranga	18	11	1	11	3	.....	26	.....	70	151$820
» Vassouras	102	6	.....	31	7	3	54	9	208	972$750
» Casal	9	.....	.....	16	10	.....	5	.....	40	75$200
» Espirito-Santo	26	2	.....	10	5	1	12	2	58	125$000
» Cedofeita	18	1	.....	11	.....	.....	11	.....	41	93$410
» Retiro	1	.....	.....	21	2	.....	2	.....	24	238$260
» Juiz de Fóra	226	89	8	17	29	.....	52	1	413	3.111$950
» Santa Fé	45	11	2	14	3	6	27	.....	107	132$240
» Anta	65	2	.....	3	10	2	22	.....	105	165$710
» Ouro Fino	95	1	.....	27	8	.....	21	3	161	155$350
» Cincerão	51	16	.....	21	3	.....	66	1	161	111$710
» Pombal	79	.....	.....	18	.....	.....	12	1	110	285$250
» Queluz	149	1	.....	22	12	.....	21	.....	225	312$110
» Lavrinhas	136	2	.....	10	9	.....	16	1	211	318$980
Parada S. Christovão	.....	.....	.....	32	13	13	58	12	128	315$700
» Bochudo	2	.....	.....	9	2	.....	10	.....	23	93$000
» Dos Santos	.....	.....	.....	12	16	19	19	3	90	279$000
» Podate	.....	.....	.....	21	9	.....	10	.....	40	113$000
» Bituacção										
	7,821	375	71	2,313	25,616	897	2,223	303	37,622	72 [illegible]$350

ESTAÇÕES	CARROS. DE 2 RODAS.	DE 4 RODAS.	TOTAL.	PRODUCTO.
Corte	37	118	155	9:372$800
1.ª classe. Barra	1	2	6	805$000
» Entre-Rios	11	8	22	208$200
» Porto Novo	3	2	5	105$200
» Cachoeira	16	9	25	1158$000
2.ª classe. Engenho Novo	2	.....	2	128$200
» Cascadura	.....	1	1	58$200
» Dr. Lim	3	.....	3	168$200
» Desgangado	2	2	1	1018$200
» Rio Novo				
3.ª classe. Sapopemba	.....	1	1	328$100
» Maxambomba				
» Queimados				
» Belem	2	1	3	328$000
» Saul Anna	2	2	1	378$700
» Commercio	1	7	11	1618$800
» Lima	1	2	3	708$001
» Parahyba	5	2	7	1 198$700
» Serraria				
» Parahybuna	1	2	6	1103$100
» Mathias Barbosa	1	.....	1	188$000
» Chiador	1	1	2	388$700
» Sapucaia	1	.....	1	150$000
» Varge m Alegre	2	3	5	658$100
» Paulicéas	2	.....	2	188$200
» Volta Redonda	1	1	2	108$000
» Barra Mansa	10	7	17	1623$100
» Dorsa	2	1	3	553$000
» Rezende	6	4	10	1398$000
» Campo Bello	1	1	2	238$400
» Itatiaia	1	1	2	225$000
» Boa Vista	2	.....	2	159$100
1.ª classe. S. Francisco Xavier				
» Olicinas				
» Macacos				
» Palmeiras				
» Mendes	2	.....	2	88$000
» Ypiranga				
» Vassouras	1	3	4	965$500
» Casal				
» Espirito-Santo	1	.....	1	155$000
» Cedofeita				
» Retiro				
» Juiz de Fóra	7	7	11	321$000
» Santa Fé				
» Anta	1	.....	1	93$100
» Ouro Fino	2	1	3	128$100
» Cincerão	3	.....	3	168$001
» Pombal				
» Queluz	1	2	3	245$000
» Lavrinhas				
Parada S. Christovão				
» Bochudo				
» Dos Santos				
» Podate				
» Bituacção				
	117	191	308	6.023$100

Secretaria do Trabalho, em 28 de Fevereiro de 1877.

O oficial, Antonio Pereira da Rocha.

B 10. E. de F. D. Pedro II.— Classificação das Estações pelo movimento de mercadorias no anno de 1876.

CLASSES.	ESTAÇÕES.	VOLUMES.	CLASSES.	ESTAÇÕES.	PESO.
	Côrte	2.457.967		Côrte	104.645.797
1.ª classe	Barra	797.756	1.ª classe	Porto-Novo	17.209.910
3.ª »	Maxambomba	762.048	» »	Cachoeira	10.329.854
» »	Sapopemba	420·471	» »	Barra	7.534.191
1.ª »	Porto-Novo	287.791	2.ª »	Descngano	7.521.892
4.ª »	Juiz de Fóra	206.484	4.ª »	Juiz de Fôra	7.338.611
1.ª »	Cachoeira	190.411	3.ª »	Commercio	5.122.061
3.ª »	Chiador	157.480	» »	Parahybuna	4.976.159
2.ª »	Desengano	153.836	» »	Maxambomba	4.916.132
» »	Cascadura	141.201	» »	Resende	4.222.333
Parada	Bifurcação	124.497	» »	Ubá	4.067.063
3.ª classe	Commercio	86.011	» »	Divisa	4 054.053
» »	Queimados	84.386	» »	Barra-Mansa	3.967.898
» »	Parahybuna	82.290	» »	Serraria	3.751.238
» »	Rodeio	78 813	» »	Chiador	3.687.061
» »	Resende	78.485	» »	Parahyba	3.243.323
» »	Barra Mansa	73.954	» »	Bôa-Vista	3.203.326
» »	Divisa	70.803	» »	Rodeio	2.915.556
» »	Ubá	69.782	» »	Sapucaia	2 759.525
» »	Boa-Vista	69.410	» »	Vargem-Alegre	2.402.119
» »	Serraria	61.751	» »	Itatiaia	2.209.811
» »	Parahyba	60.677	1.ª »	Entre-Rios	2.187.301
» »	Mathias Barbosa	56.066	3.ª »	Mathias Barbosa	2.046.242
» »	Itatiaia	48.278	» »	Sapopemba	2.003.708
» »	Sapucaia	46.312	» »	Queimados	1.984.085
» »	Vargem Alegre	40.420	» »	Volta-Redonda	1.958.657
4.ª »	Ypiranga	39.950	4.ª »	Conceição	1.881.927
» »	Santa Fé	39.531	3.ª »	Sant'Anna	1.841.429
» »	Mendes	38.556	4.ª »	Cedofeita	1.619.492
1.ª »	Entre-Rios	37.218	2.ª »	Belém	1.551.070
4.ª »	Macacos	36.704	3.ª »	Pinheiros	1.535.610
3.ª »	Volta Redonda	33.494	» »	Campo-Bello	1.419.036
» »	Sant'Anna	31.970	4.ª »	Ypiranga	1.401.065
» »	Campo Bello	31 222	» »	Vassouras	1.175.027
4.ª »	Conceição	28.029	» »	Mendes	1.146.163
» »	Cedofeita	27.171	» »	Pombal	1.061.482
3.ª »	Pinheiros	26.223	2.ª »	Cascadura	1.013.427
4.ª »	Vassouras	23.412	4.ª »	Lavrinhas	1.004.035
» »	Palmeiras	21.281	» »	Ouro-Fino	956.915
» »	Pombal	19.433	» »	Queluz	874.737
2.ª »	Rio-Novo (inaugurada a 20 de Nov. de 1876)	18.728	» »	Santa-Fé	874.426
			» »	Anta	777.484
4.ª »	Lavrinhas	17.063	» »	Retiro	711.716
» »	Anta	16.529	» »	Macacos	710.183
» »	Queluz	15.780	2.ª »	Rio-Novo (inaugurada a 20 de Novemb. de 1876)	664.471
2.ª »	Belém	15.459			
4.ª »	Ouro Fino	12.524	4.ª »	Palmeiras	643.257
» »	Retiro	10.910	2.ª »	Engenho-Novo	597 067
» »	Espirito-Santo	9.685	4.ª »	Espirito-Santo	579.061
2.ª »	Engenho Novo	7.485	Parada	Bifurcação	531.424
4.ª »	Casal	2.443	4.ª classe	Casal	145.481
» »	Officinas	1.037	» »	Officinas	28.799

Nota.— Nas estações de Maxambomba e Barra avultam grandes remessas de tijolos e telhas, cujo numero e peso influem muito nos algarismos indicados neste mappa.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1877. O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 11. E. de F. D. Pedro II.— Classificação das Estações pelo movimento de passageiros no anno de 1876.

ESTAÇÕES.		NUMERO DE PASSAGENS.	ESTAÇÕES.		NUMERO DE PASSAGENS.
	Côrte	679.423	3.ª classe	Parahybuna	10.506
2.ª classe	Engenho Novo	188 914	» »	Qucimados	10.356
» »	Cascadura	130.182	4.ª »	Queluz	9.766
Parada	Todos os Santos	96.122	3.ª »	Volta Redonda	9.458
»	Riachuelo	65.407	» »	Serraria	8.197
4.ª classe	S. Francisco	51.220	4.ª »	Mendes	7.948
Parada	S. Christovão	50.930	» »	Lavrinhas	7.686
4.ª classe	Officinas	38.133	3.ª »	Mathias Barbosa	7.621
3.ª »	Sapopemba	34.378	» »	Rodeio	7.494
Parada	Piedade	29.720	» »	Pinheiros	7.342
1.ª classe	Barra	27.789	» »	Vargem Alegre	7.266
3.ª »	Rezende	26.252	» »	Chiador	7.133
» »	Barra Mansa	26.112	» »	Ubá	7.020
4.ª »	Juiz de Fóra	22.989	4.ª »	Macacos	6.501
3.ª »	Parahyba	21.801	» »	Espirito Santo	6.436
» »	Maxambomba	21.056	» »	Pombal	5.653
1.ª »	Entre Rios	21.015	3.ª »	Itatiaia	5.577
» »	Porto Novo	20.683	4.ª »	Cedofeita	5.417
» »	Cachoeira	18.764	» »	Conceição	4.586
4.ª »	Vassouras	13.711	» »	Ypiranga	4.430
3.ª »	Diviza	13.598	» »	Anta	4.324
2.ª »	Desengano	13.467	» »	Retiro	3.508
3.ª »	Sapucaia	13.226	» »	Santa Fé	3 411
2.ª »	Belém	12.918	» »	Palmeiras	3.251
3.ª »	Commercio	11.413	» »	Ouro Fino	3.223
» »	Bôa Vista	11.379	» »	Casal	1.114
» »	Campo Bello	11.006	Parada	Bifurcação	493
» »	Sant'Anna	10.647	2.ª classe	Rio Novo (inaugurada a 20 de Novembro de 1876)	364

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1877. O official, **Antonio Pereira da Rocha.**

B 12. E. de F. D. Pedro II. — Despezas Geraes do Trafego no anno de 1876.

VERBAS DA DESPEZA.	JANEIRO.		FEVEREIRO.		MARÇO.		ABRIL.		MAIO.		JUNHO.		TOTAL.
	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	
Administração do trafego	10:983$870	726$819	11:271$073	121$631	12:087$578	533$500	10:724$639	37$679	10:700$621	229$018	12:971$576	138$642	72:109$776
Estações	17:288$572	1:963$120	11:358$105	2:011$055	19:658$210	11:132$597	11:268$261	1:612$161	17:680$317	3:119$812	17:070$611	10:238$126	115:907$321
Movimento	11:690$278	1:135$167	11:296$228	1:278$511	16:196$297	1:380$617	11:188$191	1:135$066	15:078$651	1:116$617	15:718$671	799$001	97:132$101
Conducção de bens	16:273$725	56:855$816	15:219$760	51:465$013	16:165$275	57:814$693	15:282$240	55:168$088	17:402$725	55:878$126	16:180$850	57:310$759	425:618$182
Telegrapho	6:812$001	1:313$100	6:988$190	1:032$149	7:113$168	1:259$063	6:505$001	1:372$510	7:009$001	1:015$265	6:855$651	821$800	17:701$286
Linha e edificios, reparação ordinaria	51:275$101	22:267$119	51:222$251	18:655$029	58:788$537	28:179$383	51:858$225	21:978$221	61:193$141	30:223$251	59:163$725	26:181$182	476:221$182
» » » extraordinaria	19:755$425	1:795$561	22:388$340	6:162$011	21:783$175	5:381$583	20:385$975	5:312$506	21:671$337	8:584$163	16:032$982	6:298$578	162:472$718
Material rodante, reparação ordinaria	22:103$621	21:597$797	15:614$196	17:951$082	14:787$631	15:116$412	14:012$562	13:091$321	16:781$021	12:722$516	11:911$140	10:896$219	190:117$505
» » » extraordinaria	820$818	218$116	17:069$173	11:733$821	19:122$561	10:415$067	17:851$198	9:490$134	20:598$831	8:327$901	17:815$196	8:359$186	146:113$751
Total	203:726$089	112:306$978	201:043$328	116:690$082	217:282$133	131:831$205	198:811$252	113:006$576	218:703$210	127:491$618	209:703$035	120:305$432	1.975:375$259

VERBAS DA DESPEZA.	JULHO.		AGOSTO.		SETEMBRO.		OUTUBRO.		NOVEMBRO.		DEZEMBRO.		TOTAL.
	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	
Administração do trafego	12:693$127	705$113	12:135$551	409$126	16:312$859	296$326	15:696$111	263$663	15:121$737	1:044$793	19:576$604	2:366$907	99:980$815
Estações	19:416$015	2:165$772	48:325$141	7:862$175	17:868$091	7:796$537	19:118$507	12:793$211	58:811$671	5:206$576	52:688$856	8:169$107	315:204$111
Movimento	15:872$182	823$721	15:879$110	808$757	16:656$110	1:151$175	16:122$018	1:166$111	17:035$189	1:714$002	20:111$358	1:195$063	109:579$120
Conducção	16:201$175	61:312$470	17:128$225	62:276$142	15:291$225	57:752$713	16:315$525	61:533$891	16:187$750	57:811$857	17:377$125	57:511$111	457:880$117
Telegrapho	6:811$001	601$950	6:711$550	701$140	7:108$518	695$570	6:657$151	803$250	6:793$781	1:168$001	8:370$172	1:553$868	48:121$245
Linha e edificios, reparação ordinaria	61:201$551	31:102$115	63:218$175	18:751$131	64:191$875	46:237$292	66:391$675	66:318$516	67:125$301	60:580$065	63:521$760	30:610$531	685:262$156
» » » extraordinaria	19:693$201	8:821$518	20:190$801	6:267$301	17:166$575	5:116$163	17:823$000	5:731$706	21:829$150	10:335$288	17:111$220	10:570$103	190:385$013
Material rodante, reparação ordinaria	17:085$581	16:621$184	16:621$180	10:597$515	18:570$170	13:267$238	11:518$756	9:216$586	16:111$061	15:051$151	15:901$180	12:630$199	170:856$507
» » » extraordinaria	19:819$113	10:000$101	20:105$023	12:056$312	16:911$087	7:128$526	23:211$012	21:857$278	18:617$895	11:377$169	10:250$031	12:733$223	201:031$129
Total	223:187$553	129:213$977	219:384$967	151.294$472	221:[illegible]$165	139:745$519	223:161$600	181.122$120	240:762$151	164:148$316	267:818$123	137.321$551	2,298:417$856

Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1877.

Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, guarda livros.

B 13. E. de F. D. Pedro II.—Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1876.

ANNOS.	CORTE.		S. CHRISTOVÃO.		S. FRANCISCO XAVIER.		RIACHUELO.		ENGENHO NOVO.		TODOS OS SANTOS.		OFFICINAS.		PIEDADE.		CASCADURA.		TOTAL GERAL.	
	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.	NUMERO DE PASSAGENS.	PRODUCTO.
1861	62.130	31:998$120	8.786	3:520$100	2.685	1:091$920	.....	.....	33.855	14:152$920	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23.103	10:112$100	136.559	72:810$100
1862	68.604	38:111$610	6.121	3:118$300	3.088	1:501$100	.....	.....	43.767	15:506$160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24.081	10:385$560	146.269	76:613$240
1863	74.501	35:778$516	6.109	3:019$820	5.136	2:201$310	.....	.....	48.236	16:806$240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25.670	18:016$500	160.192	76:120$156
1864	80.887	36:711$582	6.657	2:873$040	10.026	3:382$680	.....	.....	55.345	16:078$160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29.591	17:691$501	180.001	77:587$963
1865	95.654	36:171$151	6.870	2:795$840	11.501	3:820$840	.....	.....	57.743	16:101$720	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32.987	18:355$112	207.760	77:150$859
1866	106.831	38:978$121	7.732	2:935$840	20.340	6:111$910	.....	.....	61.311	16:095$810	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31.912½	20:039$331	233.216½	82:610$318
1867	131.558	42:085$536	11.013	3:060$181	23.175	5:370$120	.....	.....	71.218	18:131$340	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41.545	20:115$521	281.519	89:281$900
1868	242.082½	57:235$111	21.111	5:384$200	38.075	7:975$161	.....	.....	90.748	25:209$105	630	217$400	.....	.....	.....	.....	55.226	21:090$052	425.872½	120:115$032
1869	258.314	79:010$700	38.559½	7:723$210	46.726	9:135$380	13.173	3:713$610	89.768	24:112$860	25.880	8:066$110	.....	.....	.....	.....	56.011	23:361$520	501.058½	155:151$190
1870	250.480	77:105$090	28.199	5:645$600	18.238	10:203$920	16.083	4:617$510	82.756	21:321$780	36.501	11:060$180	.....	.....	.....	.....	58.072	24:315$100	530.180	155:570$770
1871	291.990	81:056$850	31.011	6:278$110	13.184	9:225$900	20.780	5:293$001	87.248	21:776$100	43.068	12:105$620	1.309	3:031$100	.....	.....	61.251	24:017$850	583.201	162:110$350
1872	321.181	90:563$920	37.548	6:861$620	15.111	9:503$840	24.703	7:102$890	91.712	23:135$110	49.852	14:705$500	11.171	1:005$160	.....	.....	68.295	26:480$100	658.116	182:215$240
1873	316.875	109:383$920	43.556	8:126$010	56.814	11:265$200	37.511	9:571$820	103.923	27:007$840	65.838	19:102$120	13.839	5:955$100	7.150	2:195$140	75.301	27:457$900	787.206	221:605$880
1874 (*)	380.069	92:808$170	38.071	6:255$210	31.700	6:881$520	31.561	5:625$700	101.198	19:516$360	66.658	11:631$380	27.605	7:288$280	12.763	3:205$581	88.582	27:420$700	785.113	186:657$870
1875	501.829	100:605$350	45.152	6:754$000	48.028	7:047$400	54.111	7:031$200	117.137	21:120$100	83.901	19:365$200	31.171	7:581$800	20.185	4:588$900	119.329	28:651$100	1.047.313	202:751$750
1876	561.190	110:125$210	47.911	7:218$700	53.315	7:176$400	65.077	9:135$600	187.911	26:536$101	95.500	21:125$100	37.070	8:006$100	29.107	6:350$700	123.301	30:001$800	1.201.781	227:[illegible]$840

(*) No dia 29 de Novembro de 1873 a Companhia de carris de ferro Villa-Isabel inaugurou o trafego de sua linha até o Engenho-Novo, fazendo concurrencia á Estrada de Ferro D. Pedro II no transporte de passageiros entre a Côrte e as Estações dos suburbios até Engenho-Novo, o que explica o decrescimento que logo em 1874 se nota no movimento de passageiros e respectiva renda daquellas Estações.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1877

O official, **Antonio Pereira da Rocha**

B 14. E. de F. D. Pedro II.—Movimento e producto de viajantes entre as Estações dos Suburbios nos annos de 1875 e 1876.

ESTAÇÕES.	EM 1876.				EM 1875.				DIFFERENÇA PARA MAIS EM 1876.			
	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.	1.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.
Côrte	257.499	303.700	561.199	110:665$240	245.461	256.368	501.829	100:690$350	12.038	47.332	59.370	9:974$890
S. Christovão	9.674	38.237	47.911	7:278$700	7.857	37.295	45.152	6:654$000	1.817	942	2.759	624$700
S. Francisco Xavier	17.622	35.725	53.347	7:476$400	17.294	31.634	48.928	7:047$400	328	4.091	4.419	429$000
Riachuelo	25.046	40.031	65.077	9:035$600	18.284	33.827	51.111	7:039$200	6.762	6.204	12.966	1:996$400
Engenho Novo	75.773	112.168	187.941	26:536$100	62.505	84.932	147.437	21:126$100	13.268	27.236	40.504	5:410$000
Todos os Santos	46.573	48.927	95.500	21:125$400	41.699	45.202	86.901	19:396$200	4.874	3.725	8.599	1:729$200
Officinas	13.128	23.971	37.099	8:666$400	11.269	19.902	31.171	7:581$900	1.859	4.069	5.928	1:084$500
Piedade	7.552	21.854	29.406	6:550$700	4.468	16.017	20.485	4:568$200	3.084	5.837	8.921	1:982$500
Cascadura	41.676	81.625	123.301	30:601$300	36.666	76.663	113.329	28:651$400	5.010	4.962	9.972	1:949$900
SOMMA	494.543	706.238	1.200.781	227:935$840	445.503	601.840	1.047.343	202:754$750	49.040	104.398	153.438	25:181$090

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1877.

O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 15. Movimento e producto de viajantes por secções no anno de 1876.

PROCEDENCIA.	1.ª SECÇÃO.		2.ª SECÇÃO.		3.ª SECÇÃO.		LINHA DO CENTRO.	
	NUMERO.	PRODUCTO.	NUMERO.	PRODUCTO.	NUMERO.	PRODUCTO.	NUMERO.	PRODUCTO.
Da 1.ª Secção.....	1.328.174	334:259$740	18.121	54:574$600	18.283	94:428$700	8.713	78:443$100
» 2.ª »	17.888	55:111$500	18.504	6:496$800	8.269	9:364$600	712	3:402$800
» 3.ª »	17.495	92:891$400	8.193	9:531$300	43.420	32:511$300	9.183	17:768$400
» Linha do centro.... ..	8.071	75:051$700	559	2:641$300	8.901	17:583$700	43.554	41:267$900
Do Ramal de Macacos.....	5.660	7:390$100	454	529$800	143	354$400	16	85$500
» » do Porto Novo..	9.007	77:319$500	1.136	5:194$600	12.338	21:685$600	3.104	10:606$200
» » de S. Paulo....	19.691	129:555$200	10.057	18:191$900	2.430	8:396$500	537	4:270$800
SOMMA.....	1.405.986	771:579$140	57.024	97:160$300	93.784	184:324$800	65.819	155:844$700

PROCEDENCIA.	RAMAL DE MACACOS.		RAMAL DO PORTO NOVO.		RAMAL DE S. PAULO.		TOTAL.	
	NUMERO.	PRODUCTO.	NUMERO.	PRODUCTO.	NUMERO.	PRODUCTO.	NUMERO.	PRODUCTO.
Da 1.ª Secção.....	5.627	7:304$300	10.648	87:331$300	22.193	140:702$300	1.411.759	797:044$040
» 2.ª »	594	665$100	1.395	6:264$300	9.767	16:840$000	57.129	98:145$100
» 3.ª »	105	255$100	12.911	22:848$600	2.664	9:271$200	93.971	185:077$300
» Linha do centro.....	31	203$800	3.185	10:494$400	737	5:542$000	65.038	152:784$800
Do Ramal de Macacos....	601	208$500	22	121$500	98	294$300	6.994	8:984$100
» » do Porto Novo..	25	135$300	29.409	20:412$000	1.567	10:117$100	56.586	145:470$300
» » de S. Paulo....	120	394$500	1.808	11:584$100	125.216	129:588$700	159.859	301:981$700
SOMMA.....	7.103	9:166$600	59.378	159:056$200	162.242	312:355$600	1.851.336	1.689:487$340

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1877.

O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 16. E. de F. D. Pedro II.—Demonstração do movimento e receita do Ramal de Macacos nos annos de 1861 a 1876.

ANNOS.	ESTAÇÕES.	PASSAGENS.		BAGAGENS.		ANIMAES.		CARROS.		MERCADORIAS.				MULTAS.	ARMAZENAGENS.	RENDAS DIVERSAS.	TELEGRAPHO.	TOTAL DOS PRODUCTOS.
		NUMERO.	PRODUCTO.	PESO EM KILOS.	PRODUCTO.	NUMERO.	PRODUCTO.	NUMERO.	PRODUCTO.	PESO EM KILOS.	PALMOS CUBICOS.	PALMOS LINEARES.	PRODUCTO.					
1861 (1)	Macacos.....	15,801	38:170$911	31,715	2:172$280	1,882	1:832$710	.....	.....	8,197,521	252	770	137:217$870	109$000	175$040	.....	.....	179:701$151
1862	Macacos.....	35,781	105:188$216	81,830	6:487$170	6,185	6:326$180	.....	.....	18,097,587	156	1,728	240:740$380	615$000	905$000	.....	.....	117:611$610
1863	Bifurcação...	121	1:128$840	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28$000	614$840
1863	Macacos.....	26,759	74:311$518	59,811	5:330$120	3,215	6:377$000	.....	.....	11,971,865	8,161	2,383	253:011$350	508$000	1:109$120	.....	1:225$700	341:614$248
1864	Bifurcação...	561	7:558$040	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7:558$040
1864	Macacos.....	12,885	30:586$281	18,181	2:053$190	861	2:173$150	.....	.....	7,401,011	20,220	2,519	105:128$560	58$000	218$250	.....	201$500	140:250$111
1865	Bifurcação...	95	1:438$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15$500	1:453$700
1865	Macacos.....	1,918	11:169$880	20,355	726$881	221	692$310	3	235$200	2,017,811	21,287	11,077	20:650$780	.....	.....	.....	131$200	12:311$261
1866	Bifurcação...	39	194$220	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25$500	1:219$720
1866	Macacos.....	3,917	9:116$881	22,075	551$480	131	198$181	2	21$000	1,010,017	7,213	7	13:942$010	.....	9$60	.....	175$000	24:276$521
1867	Bifurcação...	221	37:438$[illegible]	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35$000	37:473$[illegible]
1867	Macacos.....	5,949	13:857$[illegible]	11,122	1:115$800	522	501$280	1	28$000	2,211,905	8,115	6,345	35:129$770	.....	8$20	.....	128$280	50:917$802
1868	Bifurcação...	112	918$960	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18$000	936$960
1868	Macacos.....	3,140	5:228$512	25,901	5,150$	1,565	1:222$510	.....	.....	182,531	6,390	820	9:361$710	.....	870	.....	85$000	16:052$512
1869	Bifurcação...	55	208$260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	208$260
1869	Macacos.....	1,200	5:211$281	20,846	115$560	1,558	3:711$230	1	58$[illegible]	690,517	21,160	6,116	12:017$620	.....	5$120	.....	33$100	21:518$851
1870	Bifurcação...	56	188$280	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	188$280
1870	Macacos.....	2,725	5:194$830	30,132	151$130	8,539	6:277$180	.....	.....	655,041	.....	.....	10:346$220	.....	78$50	.....	121$500	22:391$750
1871	Bifurcação...	11	129$00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	129$00
1871	Macacos.....	3,592	7:184$590	26,226	1:038,250	15,803	11,039$610	.....	.....	756,716	.....	.....	10:820$500	.....	5$00	.....	107$000	29:786$250
1872	Bifurcação...	5	18$00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18$000
1872	Macacos.....	1,210	2:724$000	28,157	728$250	10,231	7:030$870	.....	.....	572,811	.....	.....	8:567$110	.....	25$30	.....	101$300	20:228$180
1873	Bifurcação...	58	368$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20$800	588$000
1873	Macacos.....	1,311	8:238$000	29,[illegible]	756$860	3,531	2:119$570	.....	.....	560,371	.....	.....	7:818$160	.....	24$000	.....	212$300	19:178$110
1874	Bifurcação...	113	208$100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32$800	12:08$900
1874	Macacos.....	5,167	11:159$900	20,817	799$500	895	563$660	.....	.....	901,753	.....	.....	11:707$210	.....	51$700	.....	305$300	25:077$000
1875	Bifurcação...	321	1:019$600	355	18$581	2	28$880	.....	.....	217,158	.....	.....	1:822$150	.....	.....	.....	105$000	2:002$210
1875	Macacos.....	6,778	10:755$210	10,216	803$170	658	415$220	.....	.....	1,190,185	.....	.....	11:788$850	.....	19$200	.....	521$300	24:203$150
1876	Bifurcação...	193	321$100	1,059	32$011	.....	.....	.....	.....	501,121	.....	.....	1:566$110	.....	.....	.....	118$000	1:931$000
1876	Macacos.....	6,701	8:028$700	10,877	820$500	251	143$860	.....	.....	710,181	.....	.....	7:215$130	.....	563$20	288$000	377$000	17:301$870

1) A Estação de Macacos foi aberta ao trafego no dia 1 de Agosto de 1861 para viajantes e para mercadorias em 7 de Setembro do mesmo anno.
2) A Estação de Rodeio foi aberta ao trafego no dia 12 de Julho de 1863.
3) Em consequencia de desmoronamentos que se deram na linha, entre Bifurcação e Rodeio, no dia 18 de Dezembro de 1866, ficou alli o transito interrompido até 12 de Fevereiro de 1867, e as cargas e passageiros desviaram-se para a Estação de Macacos, o que produzio o augmento que se nota na renda da referida Estação em 1867.

Secção do Trafego, em 28 Fevereiro de 1877.

O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 17. E. F. D. Pedro II.— Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada até 31 de Dezembro de 1876.

ANNOS.	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	PRODUCTO.
1858.....	.....	.....	.....	(1) 29.841	(1) 47:746$520
1858	(2) 2.992	(2) 27.111	(2) 55.168	(2) 85.271	(2) 109:846$710
1859.....	25.663,5	86.924,5	76.338,5	188.926,5	289:376$994
1860.....	42.707,5	91.807,5	101.247	235.762	341:995$620
1861.....	52.666,5	108.305	118.409	279.380,5	(*) 383:923$426
1862.....	59.715	110.901	129.619	300.235	(*) 431:063$176
1863.....	66.248	97.347	141.171	304.856	(*) 399:640$265
1864.....	60.877	69.496	223.323	353.696	(*) 421:382$014
1865.....	56.395	54.282	261.813,5	372.490,5	(*) 442:632$968
1866.....	55.805	49.600	300.124	405.529	481:274$312
1867.....	71.440,5	66.697	342.242,5	480.380	561:785$456
1868.....	120.996,5	132.602	415.069,5	668.668	737:984$739
1869.....	132.283	187.988,5	458.271,5	778 543	852:736$050
1870.....	212.439	124.727	454.260	791.426	831:985$130
1871.....	308.859	43.351	551.260	903.470	1.025:995$450
1872.... ...	346.833	43.415	623.373	1.013.621	1.178:022$020
1873.....	431.021	42.079	708.628	1.181.728	1.329:768$280
1874.....	438.710	42.507	748.897	1.230.114	1.464:450$670
1875.....	589.474	64.378	956.642	1.610.494	1.577:918$550
1876.....	674.142	61.241	(**) 1.115.953	1.851.336	1.689:487$340
	3.749.267,5	1.504.849,5	7.781.809,5	13.065.767,5	14.599:015$690

(1) 1.º Semestre.
(2) 2.º Semestre.

(*) 9:721$746
(*) 22:373$862
(*) 15:860$274
(*) 2:531$286
(*) 2:033$250

Rendimento do ramal de Macacos, durante o tempo em que não foi propriedade do Estado, incluido no producto de cada anno.

(**) Em 1.º de Novembro foi supprimida a 2.ª classe nos trens do interior, passando a 3.ª a ter a denominação de 2.ª, mas, conservando as taxas daquella classe.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1877. O official, Antonio Pereira da Rocha.

B 18. E. de F. D. Pedro II. — Movimento de bagagens, mercadorias, animaes e carros desde 1859 até 31 de Dezembro de 1876.

ANNOS.	BAGAGENS, em toneladas metricas.	MERCADORIAS. Em toneladas metricas.	Em palmos cubicos.	Em palmos lineares.	Aguardente, em pipas.	Lenha, em achas.	Telhas.	Carvão, em saccos.	Saccos vasios, em volumes.	Fumo, aguardente e outros generos, em volumes.	Generos alimenticios, em volumes.	Fumo e generos alimenticios, em volumes.	Volumes diversos.	CARROS FRETADOS.	ANIMAES E CARROS, englobadamente.	ANIMAES.	CARROS.
1859...	.....	39.425,430	264.607	192.459	382,5	308.440	61.070	14.381	3.621	8.778	10.161	26.685	8.306	113,5			
1860...	.....	55.053,464	248.692	169.350,5	58	.....	58.500	5.292	2.325	.....	.....	18.167	5.710				
1861...	1.102,453	54.260,580	408.330	326.315	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	15.030		
1862...	1.006,923	43.447,731	228.598	180.513	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	20.434		
1863...	1.019,635	44.636,608	292.771	201.891	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	12.317		
1864...	1.161,938	49.806,479	307.535	180.409	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	4.627		
1865...	1.164,195	67.248,328	318.047,5	378.673	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	*2.110	*2.374	29
1866...	1.335,302	71.510,839	539.445,5	221.327	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	4.633	54
1867...	1.599,641	98.464,341	698.036,5	248.569	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	7.755	56
1868...	1.712,057	97.071,173	792.641	453.451,5	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	11.159	80
1869...	1.772,486	152.772,213	827.478	337.845,5	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	17.272	162
1870...	2.089,477	151.457,885	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	28.584	205
1871...	2.470,616	165.925,101	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	38.275	254
1872...	2.437,237	162.879,702	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	47.224	155
1873...	3.105,486	176.466,438	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	45.214	246
1874...	3.751,798	208.871,439	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	30.882	209
1875...	4.799,117	245.193,997	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	29.478	235
1876...	5.445,439	244.805,603	.....	.....	....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	37.622	338
	35.973,800	2.129.297,351	4.926.181,5	2.890.805,5	440,5	308.440	119.570	19.673	5.946	8.778	10.161	44.852	14.016	113,5	54.527	300.472	2·023

— Nada consta dos relatorios sobre o movimento de mercadorias, bagagens etc., no anno de 1858. —
(*) Até o 1.º semestre de 1865 a estatistica de carros e animaes era englobada. Começou a discriminação no 2.º semestre.

Secção do Trafego, em 28 de Fevereiro de 1877.

O official, Antonio Pereira da Rocha.

C 1. E. de F. D. Pedro II.—Telegrammas particulares transmittidos durante o anno de 1876.

ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES.	NUMERO DE PALAVRAS.	IMPORTANCIA.	ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES.	NUMERO DE PALAVRAS.	IMPORTANCIA.
Côrte	3.806	92.517	9:827$400	Transporte	8.044	197.703	19:338$560
S. Francisco	32	773	81$900				
Engenho-Novo	60	1.851	114$400	Mathias Barbosa	149	3.629	355$400
Officinas	22	509	38$900	Cedofeita	66	1.483	196$400
Cascadura	55	1.220	143$400	Retiro	35	1.038	83$200
Sapopemba	32	662	67$500	Juiz de Fóra	245	12.844	1:658$700
Maxambomba	310	4.958	423$600	Rio-Novo	20	454	59$400
Queimados	229	4.770	181$100	Vargem Alegre	173	3.355	344$300
Belém	166	4.066	349$500	Pinheiros	132	2.855	273$200
Bifurcação	6	111	11$400	Volta Redonda	122	2.844	303$500
Macacos	202	4.615	377$000	Barra-Mansa	602	6.990	1:375$400
Palmeiras	64	1.436	137$600	Pombal	122	2.750	255$700
Rodeio	284	5.159	581$600	Divisa	306	6.609	677$600
Mendes	99	2.106	258$100	Rezende	643	14.085	1:531$000
Sant'Anna	201	4.571	419$200	Campo Bello	144	1.566	279$000
Barra	620	23.540	1:555$300	Itatiaia	188	4.148	455$100
Ypiranga	78	1.576	174$100	Boa-Vista	294	6.694	789$700
Vassouras	238	6.336	652$600	Queluz	230	2 974	289$500
Desengano	230	4.545	704$300	Lavrinhas	78	1.533	174$400
Commercio	216	4.955	543$900	Cachoeira	624	12.954	1:696$800
Casal	21	459	45$200	Santa Fé	20	598	83$200
Ubá	128	2.837	304$700	Chiador	111	2.293	254$400
Parahyba	330	8.146	785$660	Anta	87	2.037	228$000
Entre-Rios	219	5.273	550$300	Sapucaia	192	4.104	457$700
Serraria	157	3.718	411$600	Ouro Fino	38	959	90$400
Parahybuna	123	3.496	332$000	Conceição	65	1.348	134$500
Espirito-Santo	116	3.498	266$300	Porto-Novo	367	9.628	1:031$300
Somma	8.044	197.703	19:338$560	Total	13.106	307.475	32:416$360

Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1877.

Felippe de Barros e Vasconcellos, chefe do serviço do Telegrapho.

C 2. E. de F. D. Pedro II.—Telegrammas transmittidos em serviço dos Governos Géral e Provincial durante o anno de 1876.

ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES.	NUMERO DE PALAVRAS.	ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES.	NUMERO DE PALAVRAS.
Corte	441	15.071	Transporte	1.021	32.060
Engenho de Dentro	2	70	Mathias Barbosa	1	44
Cascadura	2	74	Cedofeita	2	79
Maxambomba	3	113	Juiz de Fóra	7	135
Queimados	3	197	Pinheiros	1	51
Belém	6	300	Volta Redonda	2	78
Macacos	2	41	Barra-Mansa	6	353
Rodeio	6	253	Pombal	4	118
Mendes	268	6.490	Divisa	34	1.037
Sant'Anna	4	161	Rezende	4	138
Barra	234	7.584	Campo-Bello	5	227
Vassouras	2	104	Itatiaia	2	159
Desengano	3	58	Boa Vista	1	83
Commercio	2	49	Queluz	1	124
Parahyba	31	1.106	Lavrinhas	1	19
Entre-Rios	2	73	Cachoeira	9	255
Serraria	6	194	Santa Fé	1	20
Parahybuna	3	78	Chiador	2	70
Espirito Santo	1	44	Porto Novo	12	626
	1.021	32.060		1.116	35.676

Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1877.

Felippe de Barros e Vasconcelles, chefe do servico do Telegrapho.

C 3. E. de F. D. Pedro II.—Telegrammas transmittidos em serviço da Estrada durante o anno de 1876.

ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES.	NUMERO DE PALAVRAS.	ESTAÇÕES.	NUMERO DE COMMUNICAÇÕES.	NUMERO DE PALAVRAS.
Corte	158.645	613.571	Transporte	413.934	1.254.019
Correio Geral	852	2.405	Parahybuna	3.881	9.504
S. Diogo	6.639	15.725	Espirito Santo	211	1.117
S. Francisco	2.117	5.433	Mathias Barbosa	248	1.795
Engenho-Novo	9.389	24.527	Cedofeita	100	1.450
Engenho de Dentro	2.124	7.416	Retiro	114	1.835
Cascadura	9.819	52.789	Juiz de Fóra	1.308	4.035
Sapopemba	2.173	7.884	Rio Novo	14	144
Maxambomba	9.512	48.865	Santa Pé	5.482	11.829
Queimados	15.426	47.608	Chiador	4.167	9.614
Belém	34.345	123.475	Anta	51	1.407
Bifurcação	7.540	18.519	Sapucaia	5.674	11.811
Macacos	2.226	10.246	Ouro Fino	3.887	9.321
6.ª Divisão	13.604	21.200	Conceição	3.998	9.081
Rasgão	7.660	17.134	Porto Novo	6.036	13.740
Palmeiras	5.666	9.710	Vargem Alegre	4.216	9.075
Rodeio	9.597	10.697	Pinheiros	3.781	8.861
Mendes	11.648	28.602	Volta Redonda	2.295	6.933
Sant'Anna	11.236	11.413	Barra Mansa	7.736	15.224
Barra	33.784	51.179	Pombal	2.163	8.734
Ypiranga	566	9.613	Divisa	4.244	11.251
Vassouras	11.387	15.676	Rasgo do Almeida	20	184
Desengano	6.286	12.555	Rezende	5.995	16.557
Commercio	7.463	14.947	Campo Bello	2.252	8.050
Casal	5.635	11.926	Itatiaia	1.836	6.612
Ubá	5.592	12.767	Boa Vista	2.332	5.875
Parahyba	5 828	16.890	Queluz	2.255	5.721
Entre-Rios	11.596	20.601	Lavrinhas	2.248	6.648
Serraria	5.579	10.646	Cachoeira	3.353	11.120
	413.934	1.254.019		493.831	1.461.537

Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1877.

Felippe de Barros e Vasconcellos, chefe do serviço do Telegrapho.

C 4. E. de F. D. Pedro II. — Despeza feita com o pessoal, impressos, apparelhos, pilhas, conservação da linha e obras novas, durante o anno de 1876.

MEZES.	PESSOAL.	IMPRESSOS.	APPARELHOS.	PILHAS.	CONSERVAÇÃO.	OBRAS NOVAS.	TOTAL.
Janeiro	6:832$000	720$000	78$0000	51$800	97$100	396$200	8:175$100
Fevereiro	6:498$450	400$000	68$000	43$000	107$902	413$247	7:530$599
Março	7:142$168	458$000	86$200	54$600	107$563	553$300	8:401$831
Abril	6:505$900	450$000	62$060	44$000	114$960	701$550	7:878$410
Maio	7:009$600	520$000	41$200	30$000	228$682	195$413	8:024$895
Junho	6:865$651	520$000	43$600	52$400	208$800	.....	7:690$451
Julho	6:811$200	400$000	59$300	34$200	111$450	.....	7:416$150
Agosto	6:741$550	400$000	68$000	44$800	191$650	.....	7:446$000
Setembro	7:168$518	400$000	58$200	46$600	103$550	.....	7:776$868
Outubro	6:657$163	600$000	46$000	24$000	133$250	.....	7:460$413
Novembro	6:923$784	600$000	38$000	350$000	180$000	.....	8:091$784
Dezembro	8:376$152	700$000	48$900	600$000	206$978	.....	9:932$030
	83:532$136	6:168$000	697$400	1:375$400	1:791$885	2:259$710	95:824$531

Rio de Janeiro, em 28 de Fevereiro de 1877.

Felippe de Barros e Vasconcellos, chefe do serviço do Telegrapho.

D 1. E. de F. D. Pedro II. — Quadro do pessoal da Locomoção em 31 de Dezembro de 1876.

NUMERO	Chefe.	Ajudante.	Official.	Escripturacão.	Armazenistas.	Armuzenistas.	Descarregadores.	Praticantes.	Machinistas.	Fogueiros.	Fogueiros da noite.		Praticantes de machinistas.	Lubrificadores.			Carvoeiros.			Ajustadores.			Torneiros.		Carpinteiros.				Caldeireiros			Fundidores.	Ferreiros.		Pintores.		Modeladores.	Concertadores de carros.									Guardas.			Pedreiros.	Trabalhadores.			Fogueiros das machinas fixas.	
									Diversos logares.	Diversos logares.	Côrte.	Barra.	Diversos logares.	Côrte.	Belem.	Barra.	S. Diogo.	Belem.	Barra.	Engenho de Dentro.	S. Diogo.	Barra.	Engenho de Dentro.	S. Diogo.	Engenho de Dentro.	S. Diogo.	Côrte.	Barra.	Engenho de Dentro.	S. Diogo.	Barra.	Engenho de Dentro.	Engenho de Dentro.	S. Diogo.	Engenho de Dentro.	S. Diogo.	Engenho de Dentro.	Engenho de Dentro.	Côrte.	Belem.	Barra.	Entre-Rios.	Porto-Novo.	Ilha da Pera.	Cachoeira.	Engenho de Dentro.	S. Diogo.	Barra.	Engenho de Dentro.	Engenho de Dentro.	S. Diogo.	Barra.	Engenho de Dentro.	S. Diogo.
1	1																																																					
2		1																																																					
3			1																																																				
4				1																																																			
5					1																																																		
6						1																																																	
7							1																																																
8								2																																															
9										2																																													
10										1																																													
11										5																																													
12										12																																													
13																				1		1																																		
14																				5			2			1				4				1	1																					
15								1												2			1			1				2				1	2				1																	
16																				5	1		2			1		1		1	1			3	4				1																	
17																																																							
18											1	1	2																																										
19										22							1			1			1	1																																
20								2		11										2	1		6			5				5				2	3		1	1	1			1		1	1	1	1	1							
21										21											1			1		1				2						2						3	1	1	1	1								
22																					2		3			5	2		1	11	2	1		12		1			6			1													
23																					1			1				1		4				1	9	11			2	8	1	1	2	1	1	1	1	4	1						
24								2		5				12	1	19	2	7	6	2	5		5	1		2				16					1	2				9	11	1							10	6	1			1		
25																					2									1																						2	1	2		
26																					1		1																													21	19			
27																				2	1		1												1																					
28																								1						1																										
29																				1			2	1																																
30																							1	1							2			1	2																					
31																				3			1			1				2				2	1																					
32																				1	2		3	1																																
Soma	1	1	1	1	2	1	3	1	22	77	1	1	22	12	1	19	10	7	6	18	31	2	53	9	71	7	3	2	10	10	1	23	50	21	11	1	5	21	23	5	2	6	4	2	2	2	15	10	1	2	26	21	2	1	1

Escriptorio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1877.

O official, Diogo José Leite Guimarães Junior.

D 2. E. de F. D. Pedro. II. — Consumo de combustivel e lubrificante por serviços e secções e por locomotiva-kilometro no anno de 1876.

Serviços.	Secções.	Kilometros percorridos.	Total. Combustivel. Coke. Kilog.	Total. Combustivel. Carvão de pedra. Kilog.	Total. Combustivel. Total. Kilog.	Total. Lubrificantes. Graxa. Kilog.	Total. Lubrificantes. Azeite. Litro.	Total. Lubrificantes. Estopa. Kilog.	Por locomotiva-kilometro. Combustivel. Coke. Kilog.	Por locomotiva-kilometro. Combustivel. Carvão de pedra. Kilog.	Por locomotiva-kilometro. Combustivel. Total. Kilog.	Por locomotiva-kilometro. Lubrificantes. Graxa. Kilog.	Por locomotiva-kilometro. Lubrificantes. Azeite. Litro.	Por locomotiva-kilometro. Lubrificantes. Estopa. Kilog.
Viajantes.	Suburbios	110.756	1.613.103	179.518	1.792.621	11.783	4.046	1.965	11.564	1.621	16.185	0,115	0,041	0,017
	1.ª Secção	61.296	842.718	171.591	1.014.309	6.631	2.083	1.147	13.117	2.670	15.787	0,103	0,046	0,017
	2.ª »	15.531	665.535	224.213	889.748	4.855	1.980	863	14.598	4.916	19.501	0,106	0,043	0,020
	3.ª »	51.126	502.824	328.198	831.022	6.561	2.532	841	6.856	4.188	11.864	0,080	0,031	0,011
	Linha do Centro	64.510	431.175	402.338	836.513	5.872	2.530	1.304	6.832	6.331	13.163	0,092	0,039	0,020
Cargas.	1.ª Secção	157.231	228.721	2.541.654	2.770.375	15.325	5.146	4.986	1.562	16.635	18.197	0,100	0,046	0,013
	2.ª »	100.215	174.875	2.491.691	2.666.566	11.380	5.010	2.052	1.743	21.858	23.601	0,113	0,050	0,020
	3.ª »	65.151	76.046	1.042.010	1.119.056	7.573	3.498	1.107	1.158	15.151	16.589	0,111	0,051	0,016
	Linha do Centro	51.795	248.819	939.260	1.147.579	7.100	3.301	1.285	2.786	13.557	15.342	0,088	0,044	0,017
	Ramal do Porto-Novo	91.213	411.165	911.903	1.353.068	10.202	3.981	1.326	1.111	9.490	13.637	0,102	0,040	0,013
	» de S. Paulo	268.844	377.050	3.012.188	3.389.238	26.587	10.803	3.623	1.402	11.201	12.603	0,098	0,040	0,013
Lastros.	1.ª Secção	95.436	105.207	1.523.976	1.629.183	9.688	1.281	1.271	1.731	15.968	17.699	0,101	0,014	0,013
	2.ª »	84.428	147.535	1.948.391	2.095.926	9.602	1.280	1.772	1.701	22.513	24.217	0,112	0,011	0,020
	3.ª »	91.400	110.828	1.390.669	1.501.497	10.793	1.490	1.415	1.151	14.821	16.996	0,111	0,017	0,015
	Linha do Centro	2.765	355	37.101	37.456	274	311	10	0.129	13.630	13.759	0,099	0,121	0,014
	Ramal do Porto-Novo	155	47	5.792	5.839	55	25	6	0.098	12.193	12.291	0,115	0,050	0,010
	» de S. Paulo	7.641	7.351	81.146	88.497	663	409	68	1.011	10.658	11.672			
	1.ª Secção	12.732	98.102	216.680	314.782	1.824	964	472	7.707	17.018	24.723	0,143	0,076	0,037
	2.ª »	18.121	2.000	366.388	368.388	2.672	1.406	551	0.109	20.216	20.325	0,147	0,077	0,030
	3.ª »	3.125	.....	42.377	42.377	193	249	78	.....	11.356	11.356	0,121	0,080	0,020
	Linha do Centro	64.059	6.900	751.313	758.213	5.748	2.759	1.109	0.112	12.391	12.413	0,091	0,045	0,023
	Ramal do Porto-Novo	391	.....	4.791	4.791	51	26	16	.....	12.761	12.761	0,180	0,066	0,040
	» de S. Paulo	37.687	15.315	182.420	197.735	6.278	2.600	1.119	0.937	12.801	13.738	0,113	0,051	0,029
	Reserva	68.666	.....	1.415.025	1.415.025	3.544	2.223	983	.....	20.607	20.607	0,054	0,039	0,014
		565.801			[illegible]									
	Totaes 1876	1.600.742	6.120.830	20.541.938	26.661.768	166.376	73.518	26.928	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaes 1877	1.402.030	6.914.653	17.902.180	24.816.833	153.275	73.278	30.903	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Medias 1876	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3.847	12.774	16.561	0,103	0,045	0,016
	Medias 1877	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4.931	12.768	17.699	0,103	0,053	0,020
	Differença em 1876 Mais	207.706	.....	2.623.158	1.844.335	13.101	240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Differença em 1876 Menos	.....	781.823	.....	.....	.....	.....	1.071	1.121	0.014	1.138	0,006	0,028	0,018

Escriptorio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1877.

O official, Diogo José Leite Guimarães Junior.

407 342

2431.

21.345

D 3. E. de F. D. Pedro II.—Despeza feita pela Locomoção no anno de 1876.

DESIGNAÇÃO.	PESSOAL.	MATERIAL.	TOTAL.
Escriptorio	34:183$422	1:022$823	35:206$245
Officinas.. Repartições ordinarias do material rodante..	206:607$945	163:395$627	370:003$572
Officinas.. » extraordinarias e reconstrucções.	209:435$721	127:739$153	337:174$874
Tracção	196:606$375	693:368$017	889:974$392
Eventuaes	1:156$725	1:268$122	2:424$847
TOTAL	647:990$188	986:793$742	1.634:783$930
Material rodante — Obras novas	13:641$974	22:075$026	35:717$000
Materiaes diversos para os depositos da Locomoção	73:009$823	.....	73:009$823
Obras novas nas officinas do Engenho de Dentro	12:909$760	20:909$398	33:819$158
Diversas repartições. Administração central	50$062	9$412	59$474
Diversas repartições. Trafego	638$268	1:234$076	1:872$344
Diversas repartições. Via permanente. Lastro	13:082$100	39:100$070	52:182$170
Diversas repartições. Via permanente. Fornecimento	9:474$286	12:948$679	22:422$965
Diversas repartições. Construcção do prolongamento. Lastro	6:550$500	15:387$147	21:937$647
Diversas repartições. Construcção do prolongamento. Fornecimento	17:348$454	46:126$238	63:474$692
Diversas repartições. Estações	1:771$106	713$348	2:484$454
Diversas repartições. Telegrapho	112$119	371$968	484$087
Diversas repartições. Deposito central	2:084$134	4:971$722	7:055$856
Diversas repartições. Empreiteiro Perrin	3:537$231	2:274$277	5:811$508
Diversas repartições. Indemnisação de vidros	.....	12$240	12$240
Diversas repartições. Fornecimento a José Botelho d'Araujo Carvalho	13$900	47$720	61$620
Diversas repartições. Empreza Municipal	88$400	.....	88$400
TOTAL EM 1876	802:302$305	1.152:975$063	1.955:277$368
» » 1875	738:707$472	1.304:036$361	2.042:743$833
Differença para.. mais	63:594$833	.....	.....
Differença para.. menos	.....	151:061$298	87:466$465

Escriptorio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1877.

O official, **Diogo José Leite Guimarães Junior.**

D 4. E. de F. D. Pedro II. — Desenvolvimento das despezas com as reparações do material rodante no anno de 1876.

LUGAR ONDE FOI FEITA A OBRA.	DESIGNAÇÃO DAS OBRAS.	LOCOMOTIVAS.			CARROS.		
		Pessoal.	Material.	Total.	Pessoal.	Material.	Total.
Depositos	Reparos ordinararios	64:350$897	27:287$884	91:638$781	91:897$085	98:200$361	190:097$396
Officinas.	» »	19:114$104	7:177$087	26:291$191	32:796$606	30:097$001	62:893$607
»	» grandes	94:665$843	37:328$673	131:994$516	70:883$228	63:855$896	134:739$124
»	» extraordinarios	21:784$160	9:592$436	31:376$596	5:077$861	5:051$917	10:129$778
»	Reconstrucções	.....	.....	.....	15:426$382	10:495$271	25:921$653
Deposito.	Fornecimento para caixas de soccorros dos trens	.....	.....	.....	47$500	2:048$304	2:095$804
	Total em 1876	199:915$004	81:386$080	281:301$084	216:128$662	209:669$756	425:877$362
	» » 1875	175:957$283	76:909$377	252:866$660	158:433$051	176:921$924	335:354$975
	Differença para mais em 1876	23:957$721	4:476$703	28:434$424	57:695$611	32:747$832	90:522$387

Escriptorio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1877.

O official, Diogo José Leite Guimarães Junior.

D 5. E. de F. D. Pedro II.—Desenvolvimento da despeza feita com o serviço de Tracção.

DESIGNAÇÃO.	PESSOAL.	MATERIAL.						TOTAL DO MATERIAL.	TOTAL GERAL.
		COMBUSTIVEL.	LUBRIFICANTES.	AGUA.	ESTOPA.	AZEITE.	DIVERSOS.		
Locomotivas — Trens de passageiros, mixtos e cargas	173 111$250	496:348$864	69:319$600	8:852$667	9:311$000	39.218$400	7:937$725	630:988$256	804:129$506
» de lastro	19.632$600	39:596$450	7:901$950	.....	1 459$200	1:892$100	637$217	54:487$217	74:119$817
	192:773$850	535.945$314	77:221$550	8:852$667	10 770$200	11 110$800	8:574$942	685:475$473	878:249$323
Carros — Trens de passageiros, mixtos e cargas	23:465$125	.....	55:992$620	.....	1:753$000	1:497$000	137$141	62:379$761	85.844$886
TOTAL	216:238$975	535:945$314	133:214$170	8:852$667	12:523$200	48:607$800	8:712$083	747:855$234	964.094$209
» em 1875	201:906$881	.....	.....	.....	.....	.....	.....	774:313$136	976:310$317
Differença para... mais	11.242$094	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Differença para... menos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26:458$202	12:216$108
Custo por locomotiva-kilometro em 1876	134	.....	.....	.....	.....	.....	.....	461	598
» » » » » 1875	144	.....	.....	.....	.....	.....	.....	552	696
Differença para meno	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88	98

OBSERVAÇÕES.

DESPEZAS DAS LOCOMOTIVAS. Totaes.	Em 1876	192:773$850	685:175$173	878:249$323
	» 1875	188:311$806	711:117$866	899:429$672
	Differença em 1876 mais	4:462$044	.....	.....
	Differença em 1876 menos	.....	25:612$693	21 180$349
Kilometricas.	Em 1876	119	425	544
	» 1875	131	506	640
	Differença em 1876 para menos	15	81	96

Escriptorio da Locomoção, em 28 de Fevereiro de 1877

O official, Diogo José Leite Guimarães Junior.

E 1. E. de F. D. Pedro II.—Quadro do pessoal da via permanente, em 31 de Dezembro de 1876.

DIVISÕES.	Engenheiro residente.	Chefes de Secção.	Engenheiros auxiliares	Conductores	Escripturarios.	Escripturarios auxiliares.	Amanuenses.	Auxiliares	Desenhistas.	Protocantes de desenho.	Porteiros.	Mestres de linha.	Encarregados de depositos.	Apontadores.	FEITORES. De turmas ordinarias	De turmas especiaes.	De turmas extraordinarias.	De turmas de lastro.	De turmas de cercas.	TRABALHADORES. De turmas ordinarias.	De turmas especiaes.	De turmas extraordinarias.	De turmas de lastro.	De turmas provisorias.	De turmas provisorias	Guarda diversos.	Ferreiros e Malhadores.	Soldadores.	Canteiros	Pedreiros.	Carpinteiros.	Cavouqueiros.	Serradores.	Pintores	Serventes.	TOTAL
Repartição	1	....	2	2	1	2	2	1	2	2	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	18
1.ª Secção	....	1	....	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
2.ª »	....	1	....	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4
3.ª »	....	1	....	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
1.ª Divisão	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	1	20	2	5	1	1	139	13	37	11	24	....	31	5	1	....	10	25	....	....	1	11	359
2.ª »	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	1	....	12	2	3	1	....	86	11	35	18	....	....	14	5	....	10	8	5	11	....	....	7	211
3.ª »	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	3	1	....	16	1	3	....	1	82	5	45	....	6	....	5	5	....	....	9	5	....	....	....	6	191
4.ª »	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	3	1	....	11	1	2	1	2	68	4	22	20	9	51	12	2	1	....	8	6	....	....	2	8	233
5.ª »	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	3	1	....	13	....	3	2	2	61	....	11	22	11	....	21	3	....	12	1	8	8	2	1	20	212
Ramal do Porto-Novo	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	3	1	....	16	1	2	....	1	70	11	37	....	12	....	6	2	1	....	5	9	....	....	1	10	112
1.ª Divisão do Ramal de S. Paulo	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	20	2	5	1	1	109	11	37	13	5	....	33	2	....	....	13	2	1	....	2	8	215
2.ª » » » » »	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	19	2	1	1	3	76	7	33	10	15	....	31	3	....	....	3	2	3	....	....	7	228
Total	1	3	2	10	10	2	2	1	2	2	1	21	10	1	130	11	27	7	14	682	62	287	97	85	51	162	27	3	31	57	62	25	2	13	80	1.289

Via Permanente, em 28 de Fevereiro de 1877.

Joaquim José da Silveira Azevedo, conductor.

E 2. E. de F. D. Pedro II. — Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções com a conservação ordinaria da via permanente e edificios em 1876

MEZES.	1.ª SECÇÃO. (1) (Kilometros 65,165)		2.ª SECÇÃO. (Kilometros 13,027).		3.ª SECÇÃO. (Kilometros 80,585).		LINHA DO CENTRO. (Kilometros 79,920).		RAMAL DE MACACOS. (Kilometros 4,719).		RAMAL DE S. PAULO. (Kilometros 157,452).		RAMAL DO PORTO-NOVO. (Kilometros 63,705)	
	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.
Janeiro	11:581$000	7:618$357	7:266$175	1:336$757	9:371$600	1:208$411	3:002$150	213$783	411$450	3$000	16:913$527	1:888$621	5:705$100	648$141
Fevereiro	11:170$150	5:032$005	7:133$025	1:500$041	9:351$300	3:198$237	2:820$350	151$842	403$650	36$050	17:127$675	3:319$826	6:126$400	2:371$037
Março	12:561$142	7:837$410	7:819$025	5:940$479	9:416$750	9:097$896	3:616$300	142$191	462$150	26$350	18:671$100	3:550$218	6:309$500	1:835$830
Abril	12:265$350	7:961$886	7:244$125	7:278$172	9:265$600	2:513$861	3:215$200	215$100	115$450	11$430	16:253$350	1:120$816	6:098$850	2:817$067
Maio	12:995$113	9:764$758	7:215$050	11:366$175	9:308$600	2:512$862	8:369$000	203$814	189$050	277$246	16:082$400	4:061$757	6:165$950	888$213
Junho	11:988$700	7:567$201	7:175$700	5:151$543	8:435$550	4:215$054	7:240$850	2:173$088	607$200	3$493	16:111$250	1:763$538	7:022$175	1:831$185
Julho	11:715$850	8:090$172	7:245$85[illegible]	12:829$547	9:974$500	4:502$828	11:196$550	2:725$538	802$800	343$125	17:190$800	2:920$013	6:737$150	2:692$621
Agosto	12:205$350	13:375$146	7:110$725	6:571$131	11:525$055	19:962$813	9:590$700	445$752	565$750	125$811	16:655$275	5:910$360	7:524$100	2:070$031
Setembro	12:453$350	14:008$054	7:859$500	12:297$002	11:267$125	9:987$481	10:546$150	476$989	457$450	48$780	16:789$150	7:363$356	5:118$850	2:069$716
Outubro	14:276$125	21:011$334	9:859$075	20:594$720	12:044$000	17:511$310	9:128$100	1:136$010	423$200	180$407	17:193$500	3:056$536	6:170$075	2:593$190
Novembro	14:028$175	15:512$132	8:870$308	10:438$431	12:896$425	28:336$341	9:017$150	799$348	584$550	382$192	15:632$712	3:184$008	6:341$650	1:700$785
Dezembro	14:901$100	10:306$641	7:065$653	3:376$395	13:163$783	8:128$067	7:151$731	752$612	396$800	22$189	19:350$392	4:219$036	6:867$598	3:175$051
TOTAL	152:198$005	128:206$501	92:758$011	105:016$255	126:031$208	121:775$743	84:921$231	9:529$134	6:071$400	1:116$193	201:611$860	51:727$158	75:276$908	21:579$013

(1) A extensão da 1.ª Secção é 61,672 kilometros. Nesta secção estão incluidas as despezas de Belem a Bifurcação, que pertencem a 2.ª secção.

Via Permanente, em 28 de Fevereiro de 1877.

Joaquim José de Silveira Azevedo, conductor.

E 3. E. de F. D. Pedro II. — Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções com a conservação extraordinaria e grandes reparações da via permanente e edificios em 1876.

MEZES.	1.ª SECÇÃO. (*) Kilometros 65,054		2.ª SECÇÃO. Kilometros 13,027		3.ª SECÇÃO. Kilometros 81,861.		LINHA DO CENTRO. Kilometros 79,920.		RAMAL DE MACACOS. (Kilometros 4,719).		RAMAL DE S. PAULO. Kilometros 157,452.		RAMAL DO PORTO ALEGRE. (Kilometros 63,755).	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
Janeiro	1:305$755	1:087$984	1:562$450	1:071$578	954$900	286$310	197$600	$001	.....	.....	11:154$650	1:880$350	3:781$350	658$700
Fevereiro	141$050	1:332$371	2:611$955	1:325$905	658$755	211$783	1:067$000	39$500	.....	.....	11:861$850	2:951$063	2:718$920	195$050
Março	841$125	1:577$057	1:981$000	1:305$191	1:288$650	221$750	1:490$800	67$200	.....	.....	13:930$550	2:167$381	2:232$200	.....
Abril	801$570	986$785	1:873$255	1:049$182	1:889$000	252$311	3:588$850	165$000	.....	.....	10:206$900	2:955$685	2:116$990	23$113
Maio	1:185$102	1:078$477	1:526$910	1:192$016	1:559$250	180$706	3:975$700	994$330	.....	.....	11:050$375	1:701$851	2:548$050	51$100
Junho	935$205	1:109$236	2:175$750	1:505$450	1:919$750	299$189	3:033$700	11$086	125$550	181$380	8:701$775	3:022$807	2:159$500	105$782
Julho	807$060	919$183	3:186$750	943$089	1:912$650	235$158	3:212$700	108$576	51$000	51$105	8:286$900	6:519$885	2:196$350	115$131
Agosto	1:345$050	1:370$238	1:776$125	2:017$821	1:300$900	380$235	3:255$900	23$000	31$500	58$50	9:006$075	2:750$961	2:514$350	6$590
Setembro	1:372$100	1:016$523	1:116$070	1:640$281	888$750	299$612	3:133$150	97$522	278$900	.. ..	8:317$975	2:031$850	2:190$200	111$270
Outubro	2:388$000	1:283$020	838$250	1:382$575	....	. .	3:181:150	1:357$382	.....	.....	8:365$100	1:390$102	2:081$000	186$675
Novembro	3:143$650	1:011$065	1:273$100	1:361$522	466$950	$042	4:305$100	1:233$180	.....	.....	6:985$100	875$150	5:026$250	3:208$180
Dezembro	2:610$055	2:634$178	1:101$150	1:879$588	6:163$650	2:985$820	20:015$000	1:007$882	.....	.....	6:754$150	1:216$188	6:200$000	801$008
TOTAL	17:120$24	17:306$465	23:613$525	16:243$101	18:983$[illegible]	5:610$[illegible]	52:217$750	5:750$562	492$150	241$393	118:118$900	32:185$708	37:356$550	5:226$103

(*) Na 1.ª secção [illegible] incluidas as despezas de [illegible] e fabricação [illegible] primeira e 2.ª secção.

Via Permanente, em 28 de Fevereiro de 1877.

Joaquim José de Silveira Azevedo, [illegible].

E 4. E. de F. D. Pedro II.—Quadro resumido das despezas feitas por mez e por secções com a construcção de obras novas da via permanente e edificios em 1876.

MEZES.	1.ª SECÇÃO.		2.ª SECÇÃO.		3.ª SECÇÃO.		LINHA DO CENTRO.		RAMAL DE MACACOS.		RAMAL DE S. PAULO.		RAMAL DO PORTO-NOVO.	
	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.
Janeiro	3:141$200	275$018	3:183$000	219$464	3:616$700	2:127$219	.....	.....	.....	.....	3:036$000	159$090	1:014$075	31$450
Fevereiro	3:718$000	944$028	2:025$975	110$906	3:615$525	3:086$880	.....	.....	.....	.....	3:075$600	183$748	795$500	715$022
Março	2:975$983	1:021$351	2:525$850	133$185	3:035$500	679$512	.....	.....	.....	.....	1:012$550	786$311	1:331$700	112$836
Abril	1:770$900	5:158$740	2:168$825	810$075	2:597$000	123$705	.....	.....	.....	.....	3:722$800	619$692	1:088$000	23$830
Maio	2:131$250	800$360	1:035$000	494$214	2:580$100	1:028$352	.....	.....	.....	.....	1:032$500	2:035$746	675$700	437$733
Junho	2:532$843	2:326$715	513$950	136$450	2:166$900	315$284	.....	.....	.....	.....	2:631$000	149$116	357$800	.....
Julho	3:863$450	1:743$330	114$000	19$097	916$300	200$000	.....	.....	83$500	.....	3:086$050	116$723	1:192$300	17$630
Agosto	3:319$000	2:563$526	393$275	$198	529$300	11$364	.....	.....	308$600	57$635	2:778$400	508$812	677$500	20$387
Setembro	3:070$900	883$201	.....	.....	558$000	19$639	100$400	651$738	.....	.....	3:237$750	281$155	953$100	19$408
Outubro	3:689$275	1:522$528	324$200	235$340	1:222$550	1:306$928	.....	.....	.....	.....	3:763$000	508$511	773$200	183$950
Novembro	5:161$175	2:092$097	511$700	1:400$077	522$500	246$265	.....	.....	.....	.....	4:070$875	2:624$071	343$000	116$000
Dezembro	7:249$925	6:193$014	189$250	1:431$161	1:082$850	1:026$543	.....	.....	.....	.....	2:857$875	384$656	60$000	35$955
TOTAL	12:635$001	26:028$863	14:688$625	5:083$176	23:112$125	11:101$691	100$400	651$738	392$100	57$635	10:315$800	8:177$700	9:263$375	1:756$201

Via Permanente, em 24 de Fevereiro de 1877

Joaquim José da Silveira Azevedo, conductor.

E 5. E. de F. D. Pedro II.— Resumo das despezas feitas em cada mez com a administração da via permanente e com trabalhos para outras repartições em 1876.

MEZES.	TRABALHOS PARA AS DEMAIS REPARTIÇÕES.		ADMINISTRAÇAO.	
	PESSOAL.	MATERIAL.	PESSOAL.	MATERIAL.
Janeiro	40:321$125	5:335$899	3:606$400	166$258
Fevereiro	26:947$050	4:048$986	3:526$600	33$770
Março	29:594$550	4:911$556	4:099$169	63$440
Abril	23:670$100	3:061$800	3:683$832	31$500
Maio	15:829$175	2:641$243	4:039$096	30$988
Junho	13:396$600	4:747$713	4:528$185	95$150
Julho	6:074$850	1:499$014	4:176$100	22$284
Agosto	6:865$450	1:143$361	4:011$696	177$964
Setembro	4:274$875	418$410	5:628$251	13$263
Outubro	5:308$075	1:471$710	6:197$139	209$605
Novembro	6:353$300	966$495	6:701$940	434$816
Dezembro	3:966$075	1:936$570	7:757$793	1:359$792
TOTAL	182:601$225	32:182$757	57:956$801	2:638$830

Via Permanente, em 28 de Fevereiro de 1877. **Joaquim José da Silveira Azevedo**, conductor.

E 6. E. de F. D. Pedro II.—Emprego de trilhos, accessorios e dormentes no anno de 1876.

EM SUBSTITUIÇÕES NA LINHA E ESTAÇÕES.

SECÇÕES.	TRILHOS BARLOW		TRILHOS BRUNEL		TRILHOS VIGNOLES NOVOS.		TRILHOS VIGNOLES USADOS		DORMENTES.		CRUZAMENTOS.		CHAVES.		TALAS.			PARAFUSOS		GRAMPOS.		REBITES.	
	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NOVO	USADO	NOVO	USADO	NOVA	USADA	DE FERRO NOVA	DE FERRO USADAS	DE MADEIRA.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS	NOVOS.	USADOS.
1.ª Secção	.....	.....	8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2.010	1[illegible],11	6.190	1.	3	3	8	6	2.185	658	940	27.321	570	24.137	365	831	.....
2.ª »	.....	.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	1.417	[illegible],28	1.712	..	1	1	3	.....	1.861	10	550	15.121	.....	22.218	....	.....	.....
3.ª »	.....	.....	.....	.....	[illegible]	[illegible]	1.141	31.[illegible],8	8.061	.....	7	...	3	3	2.111	.....	.....	21.915	....	19.312	....	.....	.....
Linha do Centro	.....	.....	.....	.....	100	[illegible]	204	13.[illegible],[illegible]	1.511	.....	..	...	.....	.....	910	.....	.....	7.165	..	11.78[illegible]	..	.....	.....
Ramal de Abaeté	.....	.....	.....	.....	3	[illegible]	6	[illegible],00	191	.....	..	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	1.011	35	.....	.....
» de S. Paulo	.....	.....	.....	.....	1.1[illegible]	1.[illegible]	352	222[illegible],16	6.103	.....	1	.....	.....	.....	192	.....	84	8.511	.....	13.852	....	.....	.....
» do Porto-Novo	.....	.....	.....	.....	610	[illegible]	61	33[illegible],56	3.236	.....	6	3	1	.....	92	.....	.....	1.350	...	15.021	....	.....	.....
Total	...	.....	8	[illegible],33	17.114	11.[illegible]	9.294	61.8[illegible],53	31.191	15	24	36	14	8	16.815	668	1.615	92.164	576	142.139	970	831	.....

EM CONSTRUCÇÃO DE DESVIOS E MODIFICAÇÕES NOS JÁ ASSENTADOS.

SECÇÕES.	TRILHOS BARLOW		TRILHOS BRUNEL		TRILHOS VIGNOLES NOVOS.		TRILHOS VIGNOLES USADOS		DORMENTES.		CRUZAMENTOS.		CHAVES.		TALAS.			PARAFUSOS		GRAMPOS.		REBITES.	
	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NOVO	USADO	NOVO	USADO	NOVA	USADA	DE FERRO NOVA	DE FERRO USADAS	DE MADEIRA.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS	NOVOS.	USADOS.
1.ª Secção	.....	.....	1	[illegible],80	18	[illegible]	371	2[illegible],18	555	110	13	3	10	4	301	538	.....	1.251	647	1.913	1.156	.....	.....
2.ª »	.....	.....	.....	.....	90	[illegible]	85	[illegible],10	150	16	[illegible]	3	2	3	51	.....	56	519	65	1.766	153	.....	.....
3.ª »	.....	.....	.....	.....	1[illegible]	[illegible]	.....	.....	646	.....	3	.....	3	.....	354	.....	.....	193	.....	3.112	.....	.....	.....
Linha do Centro	.....	.....	.....	.....	18	[illegible]	.....	.....	.....	.....	4	.....	1	.....	36	.....	.....	203	.....	200	.....	.....	.....
Ramal de S. Paulo	.....	.....	.....	.....	141	[illegible],55	28	18[illegible],70	887	26	1	.....	1	.....	967	.....	.....	1.231	.....	5.770	.....	.....	.....
» do Porto-Novo	.....	.....	.....	.....	50	.....	.....	.....	293	.....	1	.....	1	1	110	.....	.....	90	.....	850	.....	.....	.....
Total	.....	.....	1	20[illegible],80	952	[illegible]	[illegible]	15[illegible],58	3.034	181	24	6	21	7	1.923	538	56	3.847	712	17.230	1.008	.....	.....

EM CONSTRUCÇÃO DE CERCAS, ESTACADAS E OUTROS SERVIÇOS.

SECÇÕES.	TRILHOS BARLOW		TRILHOS BRUNEL		TRILHOS VIGNOLES NOVOS.		TRILHOS VIGNOLES USADOS		DORMENTES.		CRUZAMENTOS.		CHAVES.		TALAS.			PARAFUSOS		GRAMPOS.		REBITES.	
	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NUMEROS.	COMPRIMENTO.	NOVO	USADO	NOVO	USADO	NOVA	USADA	DE FERRO NOVA	DE FERRO USADAS	DE MADEIRA.	NOVOS.	USADOS.	NOVOS.	USADOS	NOVOS.	USADOS.
1.ª Secção	156	[illegible],20	2	16[illegible],61	11	71[illegible],81	2.012	1.31[illegible],57	59	....	..	..	..	...	11	35	..	28	132	393	....	8.020	411
2.ª »	250	817[illegible],65	10	5[illegible],01	..	.....	1.888	21[illegible],20	214	18	..	.....	..	.....	.....	248	.....	.....	250	.....	910	148	.....
3.ª »	25	18[illegible],31	...	.....	..	.....	910	1.652[illegible],22	305	....	....	....	..	.....	..	.....	.....	.....	.....	198	...	.....	.....
Linha do Centro	151	1100[illegible],52	.....	.....	2	210[illegible]	2.166	1.576[illegible],24	.....	.....	1	...	1	.....	..	.....	.....	822	.....	1.050	.....	300	.....
Ramal de Mogiana	.....	.....	.....	.....	..	.....	81	2[illegible],01	.....	.....	...	...	..	.....	...	38	.....	..	.....	.....	120	.....	.....
» de S. Paulo	81	200,60	.....	.....	..	.....	6.153	12.11[illegible],86	53	...	...	...	.	.....	16	51	.....	26	32	168	.....	12.852	120
» do Porto-Novo	.....	.....	.....	.....	..	.....	86	100[illegible],21	.....	....	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	515	3.641[illegible],93	12	5[illegible],14	31	8[illegible],31	13.159	8.813[illegible],19	617	18	1	.....	1	....	192	342	.....	876	114	2.312	1.060	21.270	531

Via Permanente, em 28 de Fevereiro de 1877.

Joaquim José da Silveira Azevedo, conductor.